Supplemento ordinario alla “Gazzetta Ufficiale„ n. 159 del 11 luglio 2014 - Serie generale

Spediz. abb. post. - art. 1, comma 1
Legge 27-02-2004, n. 46 - Filiale di Roma

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Venerdì, 11 luglio 2014** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 1027 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO
PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

N. 55/L

LEGGE 23 giugno 2014, n. **96**.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sulla creazione del blocco funzionale dello spazio aereo Blue Med tra la Repubblica italiana, la Repubblica di Cipro, la Repubblica ellenica e la Repubblica di Malta, fatto a Limassol il 12 ottobre 2012.

S O M M A R I O

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

LEGGE 23 giugno 2014, n. **96**.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sulla creazione del blocco funzionale dello spazio aereo Blue Med tra la Repubblica italiana, la Repubblica di Cipro, la Repubblica ellenica e la Repubblica di Malta, fatto a Limassol il 12 ottobre 2012.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

Autorizzazione alla ratifica

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo sulla creazione del blocco funzionale dello spazio aereo Blue Med tra la Repubblica italiana, la Repubblica di Cipro, la Repubblica ellenica e la Repubblica di Malta, fatto a Limassol il 12 ottobre 2012.

Art. 2.

Ordine di esecuzione

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 38 dell'Accordo stesso.

Art. 3.

Disposizioni di carattere finanziario

1. Per le attività e per quanto connesso alla partecipazione agli organi di cui agli articoli 19 e 22, paragrafo 1, lettera *b)*, dell'Accordo, provvede l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) con le proprie risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

2. Per le attività e per quanto connesso alla partecipazione dei propri rappresentanti agli organi di cui agli articoli 21, paragrafo 5, e 22, paragrafo 1, lettere *a)* e *c)*, dell'Accordo, provvede ENAV S.p.A. con le proprie risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

3. ENAC ed ENAV S.p.A. provvedono agli oneri di rispettiva competenza derivanti dall'applicazione degli articoli 29, 31, 32 e 35 dell'Accordo con le proprie risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

Art. 4.

Entrata in vigore

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 23 giugno 2014

NAPOLITANO

RENZI, *Presidente del Consiglio dei ministri*

MOGHERINI, *Ministro degli affari esteri*

LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

Visto, *il Guardasigilli:* ORLANDO

BLUE MED FAB

State Level Agreement

Version 1.0
12/10/2012

BLUE MED Mediterranean FAB

TABLE OF CONTENTS

Agreement on the establishment of the BLUE MED Functional Airspace Block

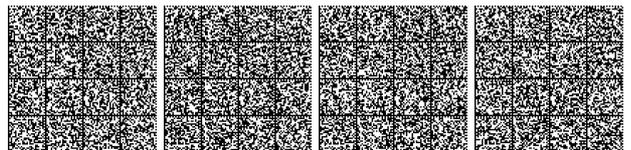
between

the Italian Republic,

the Republic of Cyprus,

the Hellenic Republic,

and

the Republic of Malta.

Preamble

The Government of the Italian Republic;

The Government of the Republic of Cyprus;

The Government of the Hellenic Republic;

and

The Government of the Republic of Malta;

HAVING REGARD TO the Europea Union Single European Sky (SES) legislation, to the relevant implementing rules and to the statement by the EU Memb r States on military issues relating to the Single European Sky;

DESIRING to enhance the current ATM/ANS safety standards and to achieve the optimum effectiveness, efficiency and capacity of European Air Traffi Management, reducing the environmental impact on the airspace under their responsibility, as required by the S S legislation;

WHEREAS the Single European Sk targets are to be reached through the creation of Functional Airspace Blocks (FAB),

EXPRESSING their will to cooperate with the required equality in the implementation of the SES in order to obtain benefits for airspace users;

RECOGNIZING that the conclusion of an Agreement regarding the establishment and implementation of BLUE MED shall not affect the exclusive rights of the Member States with regard to sovereignty over the airspace above their territories or their prerogatives with regard to security and defence in airspace under their responsibility in accordance with the relevant ICAO regional air navigation agreements;

CONSIDERING that a more integrated approach promoting and fostering civil and military co-operation in air traffic management shall be beneficial to the implementation of the FAB objectives;

DESIRING, in accordance with the Single European Sky legislation, to expand participation to the BLUE MED FAB by involving other neighbouring Countries which are non EU Member States within the relevant Acquis Communautaire and the SES legislation context, specified in the legal grounds for the implementation of the FAB approach and pre-accession undertakings as agreed in the respective BLUE MED associated partners agreements;

CONSIDERING that the Feasibility Report of the Functional Airspace Block BLUE MED showed that the implementation of the proposed FAB, while being feasible and cost-effective, is expected to bring about relevant improvements in the operational, environmental and technical fields while maintaining a high level of safety;

HAVING REGARD to the Joint Declaration of intent relating to the establishment of a BLUE MED FAB, signed in Rome on 4 November 2008 by the Ministers of Transport of the BLUE MED States;

CONSIDERING the positive conclusion of the Definition Phase;

CONSIDERING the concept of operations and especially the "virtual centre" concept;

RECOGNISING the need to operate in a "Just Culture" environment as set out by International and European legislation;

CONSIDERING that the SES legislation, sets out a performance framework with quantified target setting to ensure better integration of the service provision while strengthening the overall network management function;

CONSIDERING that military mission effectiveness, civil-military cooperation and coordination are of utmost importance in order to achieve the performance objectives while understanding that the performance scheme should be without prejudice to the relevant SES legislation aiming at safeguarding essential security or defence policy interests;

CONVINCED that the establishment of the BLUE MED FAB shall meet the objectives of achieving optimum effectiveness, efficiency and capacity of the Air Traffic Management network, while maintaining a high level of safety within their respective airspace, and reducing the environmental impact;

AIMING at setting forth the legal and institutional context for the establishment and functioning of the BLUE MED FAB with particular, but not exclusive, regard to the SES legislation;

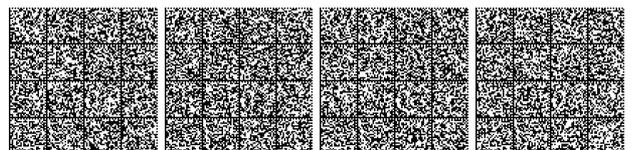
HEREBY AGREE AS FOLLOWS:

General Provisions

Article 1
Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated, any term and expression used in this Agreement and in any annex hereto which definition is not provided for in the SES legislation, shall be referred on the basis of the Chicago Convention of 1944 on the International Civil Aviation Organisation.

In addition, the following terms shall have the meanings set out below:

1. "**Agreement**" means this agreement including all its annexes and any reference to the Agreement includes a reference to the Annexes.
2. "**Airspace concerned**" means the airspace under the responsibility of the Member States in accordance with International Civil Aviation Organization (ICAO) rules, as defined in Article 3 of this Agreement.
3. "**BLUE MED FAB Associated Partners**" means those neighbouring states which have concluded an agreement with the BLUE MED Member States setting forth the terms and conditions of their commitment to FAB activities within the framework of Single European Sky legislation and the relevant Acquis Communautaire.
4. "**BLUE MED FAB Member States**" or "Member States" means the States that have signed this Agreement.
5. "**BLUE MED Functional Airspace Block**" or "**BLUE MED FAB**" means the Functional Airspace Block established by the Member States under this Agreement.
6. "**Chicago Convention**" or "**ICAO Convention**" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944.
7. "**Civil/Military coordination**" is the communication between civil and military elements (human and/or technical) necessary to ensure safe, efficient and harmonious use of the airspace.
8. "**Cross-border airspace**" means an airspace structure extending across national borders and/or the boundaries of Flight Information Regions.
9. "**Operational air traffic**" means flights that do not comply with the provisions laid down for general air traffic and for which rules and procedures have been specified by the appropriate national authorities.
10. "**Operational Concept**" of BLUE MED as defined in the Concept of Operations (D1.1a Edition 1.1.22/12/2009) document, and approved by the Governing Body.
11. "**State aircraft**" shall have the meaning ascribed to it by Article 3 of the Chicago Convention.

12. **"Search and Rescue Region"** or "SRR" means an area of defined dimensions, recognized by the International Civil Aviation Organisation (ICAO) regional air navigation plans associated with a rescue co-ordination centre (RCC) within which search and rescue services are provided.

13. **"Single European Sky legislation"** or "SES legislation" is used as a generic denomination meaning variously all the regulations, the related implementing rules and the directives issued by the European Parliament, the Council and the Commission in the framework of the Single European Sky Initiative, including also measures issued by the Commission.

14. **"Territory"** means the land areas as well as the territorial waters, and the related airspace under the sovereignty of a Member State in accordance with international law, including the United Nations Convention on the Law of the Sea and its national legislation.

Article 2
Objective of the Agreement

1. The objective of the present Agreement is to establish the BLUE MED Functional Airspace Block in compliance with the Single European Sky legislation, and to set forth the rules and procedures for its implementation.

2. This Agreement does not create an organization with an international legal personality.

Article 3
Geographic scope and application

1. The provisions of the present Agreement apply in respect of the airspace of the flight information regions (FIR) as well as upper information regions (UIR) entrusted to the Member States by the ICAO Regional Air Navigation Agreements, as identified hereunder:
    - Athinai FIR;
    - Hellas UIR;
    - Nicosia FIR/UIR;
    - Milan FIR/UIR;
    - Rome FIR/ UIR;
    - Brindisi FIR/UIR; and
    - Malta FIR/UIR.

2. The application of this Agreement shall be without prejudice to the rights and duties of Member States under the Chicago Convention as well as under any other international agreement binding upon them.

Article 4
Sovereignty, Security and national defence needs

1. This Agreement shall be without prejudice to the complete and exclusive sovereignty that Member States have over the airspace above their respective territory.

2. The provisions of this Agreement shall be without prejudice to national requirements relating to public order, public security and defence interests of the Member States relating to security and national defence needs.

3. Each Member State shall be entitled to apply any appropriate measure, including the right to order any aircraft to clear its national airspace for the purpose of safeguarding essential security and defence policy interests. The Member State shall nevertheless make every effort to inform other Member States and to minimise the disruption of FAB operations.

Article 5
Functional Airspace Block

The BLUE MED FAB hereby established shall aim at achieving optimal capacity, efficiency and performance within the airspace concerned, regardless of existing boundaries, with respect to safety, cost efficiency and environmental impact sustainability for European Air Traffic management network (EATMN).

Article 6
Commitment of the Member States

With a view to achieving the objective of the BLUE MED FAB, the Member States commit to cooperate and take appropriate measures, in accordance with their national procedures and pursuant to the present Agreement, in particular in the following domains:

(a) Airspace Organisation;
(b) Air Traffic Management;
(c) Air Navigation Services;
(d) Civil/Military cooperation;
(e) Harmonisation of rules and procedures;
(f) Governance;
(g) Regulatory supervision;
(h) Charging;
(i) Performance;
(j) Interoperability.

Article 7
Airspace Organisation and Air Traffic Management

The Member States shall closely co-operate in the provision of Airspace Management and Air Traffic Flow Management Services and make the most efficient use of available resources and capabilities within the BLUE MED FAB.

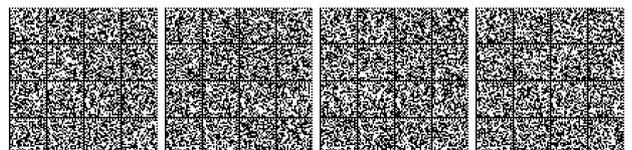
The Member States undertake to jointly design the BLUE MED FAB airspace identified under Article 3. To this end, the Member States agree to ensure in particular:

(a) the design of the airspace structures concerned to facilitate defragmentation and dynamic sectorisation taking due account of collaborative processes at EATMN level;
(b) the development and approval of a BLUE MED FAB airspace design policy, in close cooperation between civil and military authorities and in consultation with any relevant stakeholders with particular regard to airspace users;
(c) the development, approval and implementation of a BLUE MED Airspace Development Plan;
(d) the assessment of airspace modifications affecting the performance at BLUE MED FAB level;
(e) the coordinated establishment of cross border airspace within the BLUE MED FAB.

In doing so, the Member States, through the identified Governance structures, shall interface with the EU Network Management function in accordance with the SES legislation and following ICAO procedures.

The Member States shall ensure the development and implementation of a BLUE MED FAB management policy of the airspace concerned with a view to achieving optimal coordination of air traffic flows.

Article 8
Civil/Military coordination and cooperation

The Member States shall cooperate at the legal, operational and technical level to achieve and enhance the efficient and consistent application of the concept of flexible use of airspace, in accordance with SES legislation, existing national arrangements and applicable international agreements and taking into account both civil and military requirements as well as security and defence interests.

2. The Member States shall take all necessary measures to ensure that appropriate consultation and coordination mechanisms between civil and military authorities are in place for the management of the airspace under their responsibility.

3. Such measures shall be based upon letters of agreement between civil and military authorities and air traffic service units for the safe and efficient conduct of military operations, training and exercises, access to ANS information and facilities provided it is allowed by national legislation, and may include a civil/military common airspace management committee.

4. In cases where cross-border services in the airspace concerned are provided, the Member States shall encourage close cooperation between the civil and military air navigation service providers.

5. The Member States shall strive to harmonise the relevant civil and military arrangements to facilitate civil/military cooperation, in particular in the field of defence and ATM security.

6. This Agreement does not affect the right of each Member State subject to the relevant ICAO rules and procedures to reserve or otherwise arrange defined volumes of airspace within the airspace under their responsibility, for exclusive or specific use of military users and/or aircraft operated as Operational Air Traffic.

Article 9
Air Navigation Services

1. Pursuant to the terms and conditions set forth in the present Agreement, the Member States undertake to implement the Operational Concept defined in order to foster a closer cooperation for the provision within the BLUE MED FAB of the following air navigation services:

   (a) Air Traffic Services (ATS);
   (b) Communication, Navigation and Surveillance Services (CNS);
   (c) Meteorological Services (MET); and
   (d) Aeronautical Information Services (AIS).

2. The Member States shall encourage closer cooperation in the provision of air navigation services and the efficient use of available resources and capabilities within the BLUE MED FAB.

3. This Agreement shall be applied without prejudice to arrangements or agreements related to the provision of air traffic services between any Member State(s) and a third party existing prior to the signature of this Agreement. Such existing arrangements/agreements with third parties are notified to the BLUE MED Governing Board upon signature of this agreement.

Article 10
Joint Designation

1. The Member States shall, by means of written agreements or equivalent legal arrangements, jointly designate the air traffic service providers to provide the relevant air traffic services within the portions of airspace assigned to them as their respective area of responsibility.

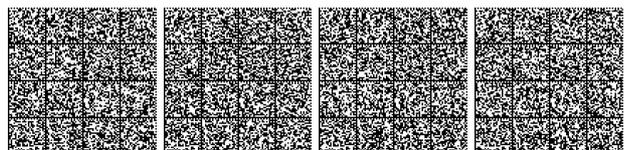
2. The Member States shall inform one another of any change occurring with reference to the rights and obligations of the designated air traffic service providers at national level and of any change in the terms of certification or in the legal status of the designated air traffic service providers.

3. The Member States shall jointly inform the European Commission, the Single Sky Committee and other EU Member States of any decision taken under the present article concerning the designation of air traffic service providers.

4. Air Navigation Service Providers authorised by a Member State to provide ANS without certification in line with SES legislation shall be notified to the Governing Board by the Member State concerned.

5. Air traffic Service Providers not jointly designated in accordance with the present article, if any, shall be notified to the Governing Board by the Member State concerned.

Article 11
Communication, Navigation and Surveillance Services

1. The Member States shall endeavour to make use of any common and inter-operable technical systems and to achieve the cost efficient deployment of infrastructures for the provision of Communication, Navigation and Surveillance Services by civil air navigation service providers.

2. The interoperability arrangements should take into account national security requirements. Any technical change influencing the provision of the air navigation service to military aviation shall be coordinated with the appropriate military authority of the Member State concerned.

Article 12
Aeronautical Information Services

The Member States shall ensure closer cooperation among providers of aeronautical information services and shall endeavour to coordinate the provision of Aeronautical Information Services in the airspace concerned.

Article 13
Meteorological Services

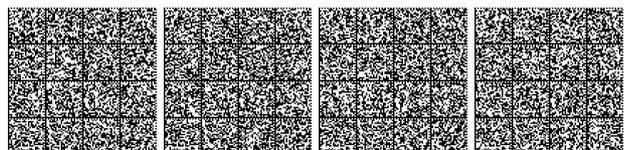
1. The Member States shall ensure closer cooperation among providers of aeronautical meteorological information and services.

2. Each Member State shall provide the BLUE MED Governing Board, with a list of the meteorological service providers designated on an exclusive basis or otherwise authorized pursuant to SES legislation to provide MET services in the airspace under its responsibility.

Article 14
Relations between designated Air Traffic and Meteorological Service Providers

1. The Member States shall ensure that the designated Air Traffic and Meteorological service providers enter into appropriate written agreements or equivalent arrangements providing for the rules and procedures governing their cooperation, collaboration and coordination in the provision of services within the airspace concerned with a view to achieving an enhanced cooperation in ATM/ANS. Such agreements or arrangements shall be notified to the Governing Board.

2. Any such written agreements or equivalent legal arrangements concerning cross border Air Traffic and/or MET services in the airspace concerned shall be approved by the Member States after consultation with the BLUE MED Governing Board. Once approved, they shall be notified to the BLUE MED Governing Board.

3. The Member States shall ensure that any written agreements or equivalent legal arrangements concerning the provision of air traffic services by designated air traffic service providers outside the airspace concerned with neighbouring States do not affect this agreement and are notified to the BLUE MED Governing Board and to the Depositary.

Article 15
Harmonisation

The Member States, having regard to SES legislation, shall strive to harmonise their national rules and procedures with a view to achieving the development and implementation of BLUE MED FAB ANSP Safety Management Systems as well as appropriate safety oversight processes. To this end, Member States shall work on a regular basis by using any appropriate means through the ANSP and NSA Committees.

Article 16
Charging

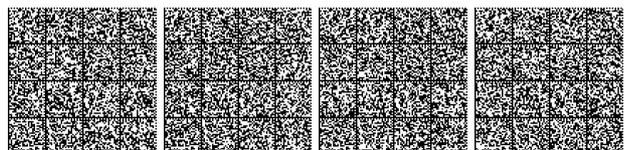
1. The Member States shall endeavour to achieve the widest possible harmonisation of their national charging policies for en-route traffic in the air space concerned and shall strive to agree within the BLUE MED Governing Board on common principles of charging policy, in accordance with the provisions of the relevant SES legislation

2. With a view to achieving the widest possible harmonisation of route charges in the airspace concerned, the Member States shall, within the BLUE MED Governing Board, coordinate their policy related to unit rates.

Article 17
Supervision

1. The Member States recognize that each National Supervisory Authority, individually established or nominated by each Member State in accordance with the SES legislation and listed in Annex 1 to the present Agreement, shall carry out the tasks entrusted to such competent Authority pursuant to the Single European Sky legislation, thus ensuring appropriate supervision and safety oversight of the air navigation services provided in the BLUE MED FAB.

2. The Member States shall promote and facilitate close cooperation among their respective National Supervisory Authorities on the supervision of the air navigation services provided in the BLUE MED FAB in the framework of the Single European Sky Regulations and undertake to strive for the widest possible harmonisation of national rules and procedures governing supervision.

3. To this end, the Member States shall ensure that their respective National Supervisory Authorities conclude appropriate written arrangements on any issue deemed necessary, falling within the remit of their responsibilities.

4. The NSA Agreement shall be notified to the Governing Board.

5. The National Supervisory Authorities Committee shall periodically consult with the Air Navigation Service Provider Committee and, as far as civil military cooperation and FUA are concerned, with the Civil Military Coordination Group, and shall report to the Governing Board any safety issues arising

Article 18
Performance

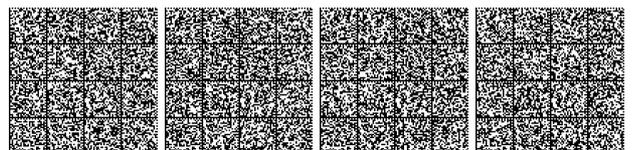
The Member States commit to achieve progressive convergence of their national performance plans pursuant to the SES legislation.

Article 19
Governing Board

1. A BLUE MED Governing Board is hereby established as a joint decision-making body for the purposes of the implementation, operation and further development of this Agreement and of the BLUE MED FAB.

2. The Governing Board shall be composed of the following representatives:
   (a) **Voting members:**
   One (1) duly authorised representative of each Member State. In addition each Member State may appoint, on a permanent or ad hoc basis, one (1) duly authorised military representative. Each Member State has a single vote; and
   (b) **Non-voting members:**
   (i) one (1) representative from the NSA Committee;
   (ii) one (1) representative from the Civil /Military Coordination Committee; and
   (iii) one (1) representative from the ANSP Committee.

3. Upon invitation by the BLUE MED Governing Board, representatives from Associated Partners may attend subject to the conditions set out in the specific agreements signed between each of them and the BLUE MED Member States in accordance with Article 34. The relevant stakeholders may attend as observers either upon invitation by the BLUE MED Governing Board or following the approval by the Board of their application to attend.

(Intentionally left blank)

Article 20
Competencies of the Governing Board

The Governing Board shall ensure the implementation of this Agreement and the fulfilment of the objectives of the BLUE MED FAB maintaining compliance by the BLUE MED FAB with the requirements set out in SES legislation. In order to meet the commitments of the Member States under this Agreement, the Governing Board shall adopt any appropriate measures or decisions on any other matter with the overall aim of meeting the objective of this Agreement and of the BLUE MED FAB and, in particular, shall:

(a) adopt the texts of agreements related to Joint Designation of ATS and MET providers for submission, consideration and approval of the Member States;

(b) approve the BLUE MED FAB common policy for the airspace concerned pursuant to SES legislation;

(c) approve policies concerning air navigation services, air traffic flow and capacity management, airspace management and training and licensing of staff and interoperability of systems;

(d) identify any appropriate measures to support harmonisation of substantive national rules and procedures relating to air navigation services, air traffic flow and capacity management, air space management, training and licensing of related staff, interoperability of systems; and rules of the air, including the harmonization of the notified differences with the ICAO standards;

(e) propose amendments to the present Agreement and to its annexes, subject to the provisions of article 30;

(f) facilitate future changes in the joint designation of the air traffic service providers;

(g) assist in the development of full and optimal civil and military cooperation on the application of the flexible use of airspace;

(h) endorse the Blue Med Performance Plan, and the related performance targets, provided that such a plan is mandated by the SES legislation;

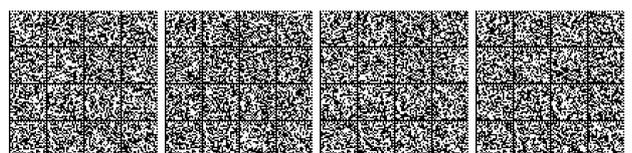
(i) identify any appropriate measures required to achieve the widest possible harmonisation of national charging policies for en-route traffic within the airspace concerned;

(j) adopt and/or identify any appropriate measures required to develop and apply common principles governing the charging policy within the airspace concerned;

(k) ensure the development and implementation of a common overall Safety Management System;

(l) ensure the coordination of the BLUE MED FAB with adjacent functional airspace blocks, including efficient interfaces;

(m) foster and facilitate cooperation between air navigation service providers aiming at the improvement of their performance;

(n) ensure consultation with, and between, air navigation service providers, airspace users and other stakeholders, where appropriate establishing and/or modifying the relevant consultation mechanisms;

(o) coordinate the positions of the Member States with regard to the application of international agreements regarding in particular the work of the International Civil Aviation Organization, EUROCONTROL, the European Commission, the European Aviation Safety Agency and joint undertakings in the field of air traffic management;

(p) identify any measures required for the implementation of the Association Agreements;

(q) evaluate any proposals for termination of this Agreement to be put forward for the approval of the Member States;

(r) take any measures required for accession or withdrawal of a State from the present Agreement;

(s) facilitate the amicable settlement of disputes arising between Member States with reference to the present Agreement;

(t) propose the adoption of any measure required to achieve and/or maintain consistency between this Agreement and any relevant Regulations on the Single European Sky or related Regulations and standards in case of amendment of the latter;

(u) adopt its terms of reference and rules of procedure and approve those adopted by the Committees;

(v) set up ad hoc committees and working groups to assist it in specific matters and approve their proposals;

(w) set up any other administrative or management bodies in order to assist the Governing Board in the daily operations of the FAB; and

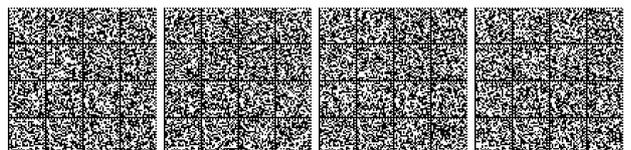
(x) develop strategic policy regarding external relations.

Article 21
Functioning of the Governing Board

1. The Governing Board shall appoint a Chairman at its first meeting and thereafter at yearly intervals. The Chairmanship of the Governing Board shall be held on a rotation basis by all Member States.

2. Decisions and recommendations of the Governing Board shall be taken by unanimity.

3. The Governing Board shall adopt terms of reference and rules of procedure for its functioning providing, in particular, for the convening of meetings, the prior dispatch of the agenda, the voting procedure, including the possibility of taking decisions by correspondence.

4. The Governing Board shall meet at the invitation of its Chair as and when required and at least twice a year. Each Member State shall be entitled to request the convening of a meeting.

5. An Administrative Secretariat shall be established in order to assist the Governing Board in administrative matters. The terms of reference and rules of procedure of such an Administrative Secretariat shall be adopted by a decision of the Governing Board.

Article 22
Committees

1. The following Committees are hereby established for the purpose of assisting the Governing Board in the subjects of respective competence:
    (a) Civil/Military Coordination Committee (CMCC);
    (b) National Supervisory Authorities Committee (NSAC); and
    (c) Air Navigation Service Providers Committee (ANSPC).

2. Members of committees are civil and/or military experts appointed by the Member States.

3. Committees shall report directly to Governing Board unless otherwise provided by the rules of procedure or upon decision of Governing Board. Other participants including experts may attend those committees as observers upon invitation.

4. The Civil/Military Coordination Committee (CMCC) shall have competence in matters relating to the civil/military cooperation and on the application of the flexible use of airspace, and shall be composed of two representatives, one civil and one military, from each Member State.

5. The National Supervisory Authorities Committee (NSAC) shall be composed of one representative from the NSAs of Member States, and shall have competence in matters provided by the relevant SES legislation and in any additional tasks entrusted to it by the Governing Board.

6. The Air Navigation Service Provider Committee (ANSPC) shall be composed of one representative of each provider included in the written agreement of joint designation, pursuant to Article 10 of this agreement. The ANSPC has competence over matters provided by the relevant SES legislation and in any additional tasks entrusted to it by the Governing Board.

7. Unless otherwise provided in this agreement, the proposals of the ANSPC shall be submitted to the NSAC and the CMCC, as appropriate, for their consideration and possible recommendation to the Governing Board.

8. Each Committee shall submit its terms of reference and rules of procedure governing its functioning to the Governing Board for approval.

Article 23
Contingency

The Member States shall ensure that coordinated plans are developed within the BLUE MED FAB in compliance with the relevant annexes to the Chicago Convention and taking due account of any existing civil/military arrangements.

Article 24
Search and Rescue

1. Search and Rescue operations, regarding accidents and incidents over the territory of each Member State and in the airspace under its responsibility according to the relevant ICAO Air Navigation Regional Agreement shall be conducted under the coordination of the competent authorities of such Member State.

2. In cases of cross-border Search and Rescue operations involving two or more parties of this Agreement, the Member States undertake to cooperate and coordinate the operations of Search and Rescue.

Article 25
Civil Liability

1. Within the airspace concerned, a Member State (hereinafter, "the Member State Concerned") shall compensate any damage resulting from an occurrence of a cross-border service provision, when such event:

   (a) has occurred in the airspace over its territory or under its responsibility according to ICAO rules; and

   (b) following the appropriate judicial procedure, it has been definitively determined that such damage was caused by the fault of an air traffic service provider (hereinafter, "the effective air traffic service provider") designated in accordance with Article 10 or that of its agents or any other person acting on its behalf other than the provider(s) whose principal place of operation is located on the territory of the Member State Concerned.

2. No direct action may be brought against the effective air traffic service provider or its agents or any other person acting on its behalf.

3. The right to compensation provided for under paragraph (1) shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years from the date of the definitive judicial decisions as provided for in paragraph (4).

4. Compensation on the basis of paragraph (1) may be claimed only for damage which has not been compensated under definitive judicial decisions taken according to specific national or international laws and regulations. A decision shall be considered as definitive if there is no judicial remedy against it under national or international laws and regulations.

5. Claims for compensation as provided for in paragraph (1) shall be filed with the Member State concerned. The claim shall be considered and ruled on by the competent authority in accordance with the relevant substantive national laws and regulations of this Member State concerned. If no consensus is reached on the claim, the dispute shall be ruled on by the competent court of such Member State in accordance with its relevant substantive national laws and regulations.

6. The effective air traffic service provider shall reimburse the Member State concerned with any compensation paid or costs incurred as the result of damage caused through its own fault or that of its agents or any other person acting on its behalf.

7. The Member State of the effective air traffic service provider shall ensure the enforcement of this obligation and, in case of default of the effective air traffic service provider, shall take its place at first call to reimburse the Member State concerned.

8. In case of dispute concerning the reimbursement foreseen in paragraph (7), the Member State concerned is entitled to refer this dispute with the Member State of the effective air traffic service provider to arbitration under the "Permanent Court of Arbitration optional rules for arbitrating disputes between two States". The arbitral tribunal shall apply the relevant substantive laws and regulations of the Member State concerned.

9. Nothing in this Agreement shall prevent the Member State concerned and the Member State of the effective air traffic service provider from agreeing to share costs resulting from damage as referred to in Article 24 (2).

10. Nothing in this Agreement shall prejudice the question whether a Member State or an effective air traffic service provider has a right of recourse against any other person or operational entity.

11. The Member States shall inform one another as soon as they receive any information about any claim as referred to in Article 24 (2) and as soon as a claim has been definitively settled.

12. The air traffic service providers designated pursuant to Article 14 of the present Agreement shall maintain adequate coverage for the liability incurred under this Agreement so as to make effective the obligation imposed upon them under paragraph (7) to reimburse the Member State Concerned.

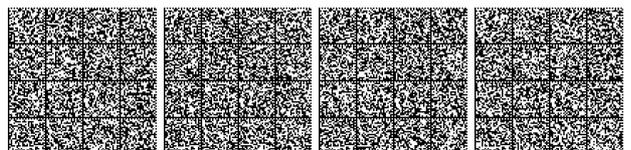
13. Application of the present Article is without prejudice to international agreements relating to damage caused by the armed forces of one Member State on the territory of another Member State.

14. This Article shall supersede the provisions governing liability in any existing bilateral agreements between any two Member States related to the provision of air traffic services.

Article 26
Investigation of accidents and serious incidents

1. In the event of an accident or a serious incident according to the meaning of the Chicago Convention occurring in the airspace over the territory of a Member State or under its responsibility in accordance with ICAO rules (hereinafter referred to as "the Member State of occurrence") and controlled by an air navigation service provider other than the provider(s) whose principal place of operations is/are located on the territory of the Member State of occurrence (hereinafter referred to as "the effective air navigation service provider"), the Member State of the effective air navigation service provider shall notify such event without delay to the competent authorities of the Member State of occurrence by the most suitable means. The notification shall have the same content as a notification of Annex 13 of the Chicago Convention.

2. At its request, the Member State of occurrence or the State conducting the investigation according to Annex 13 to the Chicago Convention shall be provided with, and have access to, the necessary materials by all relevant air navigation service providers and competent authorities of the Member States in order to enable an investigation of the accident or the serious incident to be conducted. The Member State of the effective air navigation service provider shall therefore grant, in accordance with its national laws and regulations, the State conducting the investigation access to the premises, facilities, materials, personnel, documentation or any other information about the effective air navigation service providers and of its own competent authorities.

The information provided shall not be made available or used for the purposes other than safety investigation

3. The Member State of the effective air navigation service provider shall have the opportunity to appoint an accredited representative to take part in the investigation.

4. Any Member State which at the request of the State conducting the investigation provided information or access to its competent authorities or an air navigation service provider shall be entitled to appoint an accredited representative to participate in the investigation as per the provisions of ICAO Annex 13 and relevant EU Legislation and related national law. The competent authorities of the State conducting the investigation shall provide the final investigation report in the language of that state and an English translation, together with any safety recommendations arising out of the investigation, to the competent authorities of the Member State of the effective air navigation service provider as well as, upon request, to the other Member States and to the BLUE MED Governing Board.

5. This Article shall supersede the provisions governing investigation of accidents and serious incidents in any existing bilateral agreements between any two Member States related to the provision of air traffic services.

Article 27
Incident investigation, reporting and information dissemination

1. All Member States shall have in place appropriate incident reporting mechanisms in conformity with international and European legislation.

2. The Member States shall ensure that pertaining BLUE MED safety-related information is duly reported, collected, protected, exchanged and disseminated.

3. The sole objective of occurrence reporting is the prevention of accidents and incidents and not the attribution of blame or liability.

Article 28
Accession of a State to the Agreement

1. The present Agreement is open for accession by any State provided that the airspace under its responsibility according to ICAO Regional Air Navigation Agreements is adjacent to the BLUE MED FAB airspace identified under Article 3 of the present Agreement.

2. Any such State desiring to become a party to the present Agreement, and to the BLUE MED FAB shall submit an application for accession to the BLUE MED Governing Board.

3. The Governing Board shall proceed with the evaluation of the application in accordance with FAB requirements in line with SES legislation and the relevant EU *acquis*.

   Provided that the applicant State already fully implements the SES legislation and the relevant EU *acquis*, a positive recommendation on the application mentioned in paragraph 2, may be taken by the Governing Board according to Articles 20 and 21 of this agreement.

4. Following a positive recommendation by the BLUE MED Governing Board regarding the application mentioned in paragraph 2, an agreement determining the conditions of accession, as well as any resulting adjustments to this agreement, shall be signed between the applicant State and the BLUE MED FAB Member States. The agreement of accession and any resulting amendments to this agreement shall be submitted for ratification by all Member States in accordance with their respective constitutional requirements. Saving any provision in relation to the provisional application of such agreement pending ratification, such agreements will be effective after an agreed transitional period proposed by the BLUE MED Governing Board.

5. The accession of a State to the Agreement shall be communicated by the Governing Board to the Associated Partners, the International Civil Aviation Organisation, the European Commission and to the Depositary identified in Article 37 of this Agreement.

6. The BLUE MED Governing Board shall adopt or if appropriate propose to the Member State the adoption of all necessary measures required by such accession.

Article 29
Withdrawal of a Member State from the Agreement

1. Any Member State may at any time withdraw from this agreement by notifying in writing its intention to withdraw from this Agreement to the BLUE MED Governing Board, and the Depositary.

2. The withdrawal of a Member State shall not exempt that State from complying with paragraph 5 of this article and with Article 32 of this agreement.

3. The withdrawal shall become effective one year following the date on which the notification has been received by the Depositary.

4. The BLUE MED Governing Board shall take all appropriate measures required by such withdrawal.

5. The withdrawing Member State shall bear the costs incurred by the other Member States as a result of such a withdrawal. The financial consequences resulting directly from the withdrawal shall be determined in a special agreement concluded between the withdrawing Member State and the other Member States.

6. The withdrawal of a State from the present Agreement shall be communicated to the Associated Partners, the International Civil Aviation Organisation, the European Commission and to the Depositary.

Article 30

Amendments to the Agreement

1. Any Member State may propose an amendment to the present Agreement by submitting such a proposal to the BLUE MED Governing Board.

2. Any amendment to this Agreement shall be unanimously agreed by the Member States upon the proposal of the BLUE MED Governing Board and shall be submitted for ratification by all Member States in accordance with their respective constitutional requirements.

3. Any amendment to this Agreement shall enter into force ninety (90) days following the deposit of the last instrument of ratification with the Depositary.

4. Notwithstanding the above, Annexes to this Agreement shall be modified by unanimous agreement of all Member States and are notified to the Governing Board. An amendment to an annex shall come into force 15 days following the receipt by the Governing Board of the notification of all the Member States.

5. Any amendment to this Agreement or to its Annexes shall be communicated to the Associated Partners, the International Civil Aviation Organisation, the European Commission and to the Depositary.

Article 31

Termination of the Agreement

1. The Member States may unanimously decide to terminate the present Agreement at any time.

2. Termination shall be executed by a written declaration by all Member States to the Depositary that the present Agreement shall cease on a specified date to be decided upon by the Member States.

3. The Member States shall jointly determine and allocate the costs resulting from such a termination.

4. The termination of the present Agreement shall be communicated by the Governing Board to the Associated Partners, the International Civil Aviation Organisation, the European Commission and to the Depositary.

Article 32
Suspension of the Agreement

1. Each Member State has the right to immediately suspend the application of the present Agreement, or parts thereof, in order to safeguard national public order, security and defence interests and/or in case of international tensions and conflicts.

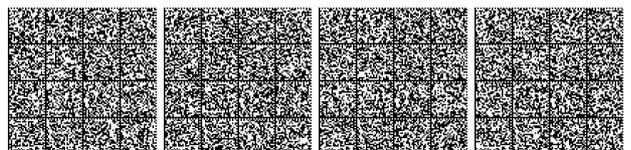
2. Such a decision shall be notified immediately in writing to the BLUE MED Governing Board, the Associated Partners, the International Civil Aviation Organisation, the European Commission and to the Depositary.

3. The Member State that suspended the application of the present Agreement, shall endeavour to terminate the suspension as soon as possible and shall notify the other Member States immediately when such a suspension is terminated.

4. The Member State that suspended the application of the present Agreement, or of parts thereof, shall, in principle, bear the costs directly resulting from such a suspension. These costs shall be determined in a special agreement concluded between the suspending Member State and the other Member States.

5. The BLUE MED Governing Board shall take all the appropriate measures required by such a suspension.

6. When the Member States jointly decide to suspend the Agreement at any time by a written declaration in order to safeguard public order, security or defence interests and/or in case of international tensions and conflicts, they shall immediately notify in writing the Associated Partners, the International Civil Aviation Organisation, the European Commission and the Depositary.

(Intentionally left blank)

Article 33
Resolution of disputes

1. Any dispute arising between the Member States regarding the interpretation or application of any provision of the present Agreement, including its existence, validity or termination, which cannot be amicably settled, within a period of six (6) months from the first communication in writing from one of the Member States to the other(s) concerned through direct diplomatic consultations and negotiations between the Member States concerned, shall be referred to the BLUE MED Governing Board.

2. If the dispute cannot be settled through the BLUE MED Governing Board within three (3) months from its referral to such Board, the Member States concerned shall be entitled to refer the dispute to arbitration under the "Permanent Court of Arbitration optional rules for arbitrating disputes between two States", with the exception of disputes arising from the interpretation and application of Articles 28 and 34.

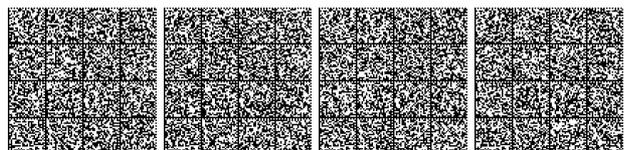
3. The costs of arbitration, including its fees and expenses, shall be borne by the Member States parties to the arbitration procedure and shall be apportioned between them by the Permanent Court.

4. The decisions of the arbitration tribunal shall be binding upon the Member States that are parties to the dispute.

Article 34
Blue Med Associated Partners

1. A State wishing to become an associated partner of the BLUE MED FAB shall submit an application for the purpose to the BLUE MED Governing Board.

2. The Governing Board shall proceed with the evaluation, in accordance with FAB requirements, on the basis of the degree of adoption of the SES legislation and the relevant EU *acquis* by the applicant state.

3. In case of a positive recommendation by the BLUE MED FAB Governing Board regarding the application mentioned in paragraph 1, according to articles 20 and 21, an agreement of association determining the rights and duties of the specific BLUE MED FAB Associated Partner shall be signed between the applicant State and the Blue Med FAB Member States and shall enter into force as agreed thereto. The agreement of association shall be submitted for ratification by all the Member States and the applicant in accordance with their respective constitutional requirements.

4. The agreement of association of a State to the FAB, its modification or its termination shall be communicated by the Governing Board to the International Civil Aviation Organisation, the European Commission and to the Depositary.

5. The BLUE MED Governing Board shall identify all necessary measures and conditions required for such association.

Article 35
Cost for the implementation of the Blue Med FAB

Only common costs for the functioning of the FAB shall be borne on a common basis and shall be determined by the Governing Board.

Article 36
ICAO Registration

This Agreement and any subsequent amendment or modification thereto, shall be registered with the International Civil Aviation Organization in accordance with the provisions of Article 83 of the Chicago Convention.

Article 37
Depositary

1. The Government of Italy shall act as the Depositary of the present Agreement and its Annexes and shall preserve the official copy of the present Agreement.

2. An original of any instruments of ratification, withdrawal from, termination or suspension of the present Agreement and the accession or withdrawal of Associated Partners shall also be preserved by the Depositary.

3. The Depositary shall:
   (a) inform all Member States of:
      i. each deposit of an instrument of ratification or accession with the date thereof;
      ii. the date of entry into force of this Agreement;
      iii. the acceptance and entry into force of any amendment to this Agreement;
      iv. any application by a State to accede to this Agreement; and
      v. any withdrawal by a Member State from this Agreement;

(b) register this Agreement and any subsequent amendment with the International Civil Aviation Organization and inform the European Commission of the date of entry into force of this Agreement and any subsequent amendment;

(c) inform the International Civil Aviation Organization and the European Commission of:

i. any accession to or withdrawal from this Agreement with the date thereof; and,

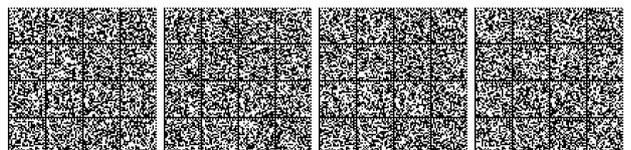
ii. the suspension or termination of this Agreement with the date thereof;

(d) transmit certified true copies of this Agreement to all Member States; and

(e) perform any other functions customary for depositaries.

Article 38
Entry into force

This Agreement shall enter into force 30 days following the deposit of the last instrument of ratification with the Depositary.

(Intentionally left blank)

In witness whereof the undersigned, being duly authorised, have signed this Agreement on behalf of their respective Governments.

DONE in Limassol, Cyprus on this 12th day of October 2012

....

His Excellency, Mr. Mario Ciaccia

Vice Minister of Infrastructure and Transport of the Italian Republic

....

His Excellency, Mr. Efthymios Flourentzou

Minister of Communications and Works of the Republic of Cyprus

Kostas Hatzidakis

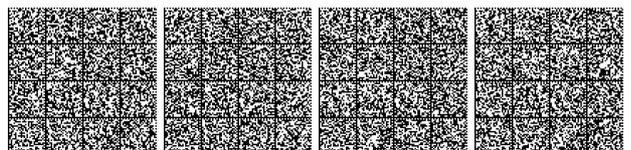
....

His Excellency, Mr. Kostas Hatzidakis

Minister of Development, Competitiveness, Infrastructure, Transport and Networks

....

His Excellency, Dr. Austin Gatt

Minister for Infrastructure, Transport and Communications of the Republic of Malta

Annex 1

List of BLUE MED NSAs

Cyprus:

National Supervisory Authority for Air Navigation Services,
Department of Civil Aviation,
Ministry of Communications and Works of the Republic of Cyprus,
27, Pindarou str.
Nicosia, CYPRUS 1429

Greece:

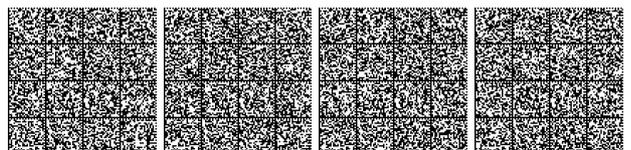
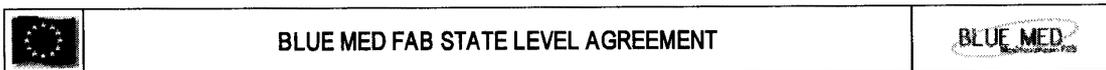
Hellenic Air Navigation Supervisory Authority
29th, Third Street
16777 Hellinikon
Greece
Tel: +30 2108984104
Fax: +30 2109680229

Italy:

ENAC-Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
Presidenza e Direzione Generale
Viale del Castro Pretorio, 118
00185 ROMA
ITALIA
Tel: +39 06 44596300/44596310
Fax: +39 06 44596 301/44596311

Malta:

National Supervisory Authority (Air Navigation Services)
Civil Aviation Directorate
Gate 1, Malta International Airport
Luqa LQA 3000
MALTA

BLUE MED FAB STATE LEVEL AGREEMENT

BLUE MED FAB State Level Agreement

TRADUZIONE NON UFFICIALE IN LINGUA ITALIANA

Versione 1.0

12 ottobre 2012

INDICE DEI CONTENUTI

BLUE MED FAB STATE LEVEL AGREEMENT

ACCORDO RELATIVO ALL'ISTITUZIONE

DEL BLOCCO FUNZIONALE DI SPAZIO AEREO (FAB) BLUE MED

TRA

LA REPUBBLICA DI CIPRO,

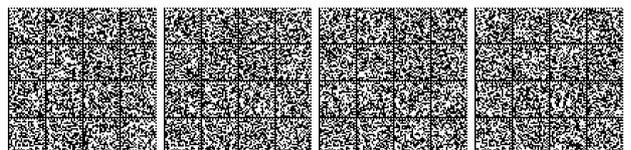
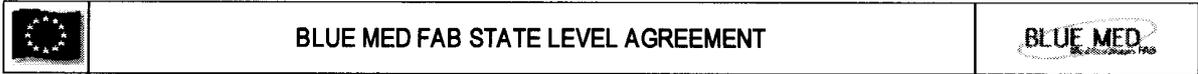
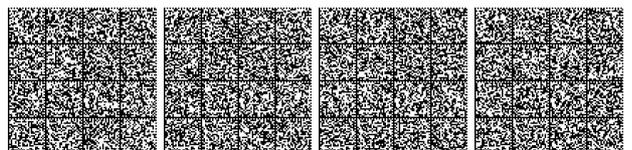
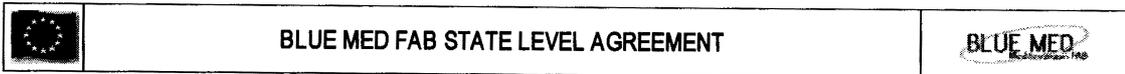
LA REPUBBLICA ELLENICA,

LA REPUBBLICA ITALIANA

E

LA REPUBBLICA DI MALTA.

BLUE MED FAB STATE LEVEL AGREEMENT

BLUE MED

Preambolo

Il Governo della Repubblica di Cipro;

il Governo della Repubblica ellenica;

il Governo della Repubblica italiana;

e

il Governo della Repubblica di Malta;

VISTA la normativa dell'Unione europea sul Cielo Unico Europeo (Single European Sky – SES), per le rilevanti norme di attuazione e la dichiarazione da parte degli Stati membri dell'UE sulle questioni militari relative al Cielo Unico Europeo (SES);

CON L'AUSPICIO di migliorare gli attuali standard di sicurezza ATM / ANS e di raggiungere un' ottimale efficacia, efficienza e capacità della gestione del Traffico Aereo Europeo, riducendo l'impatto ambientale sullo spazio aereo di propria responsabilità, come richiesto dalla normativa SES;

CONSIDERANDO che gli obiettivi del Cielo Unico Europeo devono essere raggiunti attraverso la creazione di blocchi funzionali di spazio aereo (FAB), con i servizi di navigazione aerea basati sulle prestazioni ed ottimizzati al fine di stabilire una cooperazione avanzata tra i fornitori di servizi di navigazione aerea;

ESPRIMENDO la loro volontà di cooperare in egual misura per l'attuazione del SES con l'intento di fornire benefici per gli utenti dello spazio aereo;

RICONOSCENDO che la conclusione di un accordo riguardante l'istituzione e l'attuazione di BLUE MED non pregiudicherà i diritti esclusivi degli Stati membri in materia di sovranità sullo spazio aereo al di sopra dei propri territori o le prerogative in materia di sicurezza e di difesa nazionale nello spazio aereo di propria responsabilità in conformità agli accordi ICAO relativi alla navigazione aerea regionale;

CONSIDERANDO che un approccio più integrato che promuova e favorisca la cooperazione civile e militare nella gestione del traffico aereo sarebbe di beneficio per l'attuazione degli obiettivi FAB;

CON L'AUSPICIO, in accordo alla normativa sul Cielo Unico Europeo (Single European Sky – SES), di allargare la partecipazione al FAB BLUE MED, coinvolgendo altri paesi limitrofi che non siano Stati membri dell'UE nell'ambito del pertinente acquis comunitario e del contesto normativo SES, così come specificato nei fondamenti giuridici per l' attuazione dell'approccio FAB e nei requisiti d'accesso, convenuti nei rispettivi accordi dei partner associati BLUE MED;

CONSIDERANDO che la relazione di fattibilità del FAB BLUE MED ha dimostrato che l'implementazione del FAB proposto, oltre ad essere realizzabile e conveniente in termini di costi, prevede di portare miglioramenti rilevanti nei settori operativi, ambientali e tecnici, assicurando il mantenimento di un elevato livello di sicurezza;

VISTA la comune dichiarazione di intenti relativa alla creazione di un FAB BLUE MED, siglata a Roma il 4 novembre 2008 dai Ministri dei trasporti degli Stati BLUE MED;

CONSIDERATA la conclusione positiva della fase di definizione;

CONSIDERATO il concetto operativo ed in particolare il concetto di "centro virtuale";

RICONOSCENDO la necessità di operare in un contest di "Just Culture" come stabilito dalla normativa europea ed internazionale;

CONSIDERANDO che la normativa SES, definisce un quadro delle prestazioni con una definizione degli obiettivi quantificata per garantire una migliore integrazione della fornitura di servizi ed al contempo il rafforzamento della globale funzione di gestione della rete;

CONSIDERANDO che l'efficacia delle missioni militari, la cooperazione ed il coordinamento civile-militare sono di massima importanza per conseguire gli obiettivi di prestazione e che lo schema di prestazioni dovrebbe, fatta salva la normativa sul Cielo Unico Europeo (Single European Sky – SES), tendere a preservare gli interessi essenziali di sicurezza e difesa;

NEL PIENO CONVINCIMENTO che la costituzione del FAB BLUE MED permetterà di raggiungere obiettivi di ottimale efficacia, efficienza e capacità della rete di gestione del

traffico aereo, pur mantenendo un elevato livello di sicurezza nei rispettivi spazi aerei, e riducendo l' impatto ambientale;

CON L'OBIETTIVO di predisporre il contesto legale ed istituzionale per la costituzione ed il funzionamento del FAB BLUE MED con particolare, ma non esclusivo, riferimento alla normativa Cielo Unico Europeo;

CONCORDANO QUANTO SEGUE:

Norme generali

Articolo 1
Definizioni

Ai fini del presente accordo, salvo diversa indicazione, per qualsiasi termine ed espressione utilizzato nel presente Accordo e nei relativi allegati, la cui definizione non sia già prevista nella normativa del Cielo Unico Europeo (Single European Sky – SES), si rimanda alla Convenzione di Chicago del 1944 sull' Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale.

Inoltre, i seguenti termini hanno il significato di seguito indicato:

1. **"Accordo":** indica il presente accordo con tutti i suoi allegati ed ogni riferimento all' Accordo include un riferimento agli allegati.
2. **"Spazio aereo interessato":** rappresenta lo spazio aereo sotto la responsabilità degli Stati Membri in conformità alla normativa dell'Organizzazione Internazionale per l'Aviazione Civile (ICAO), come definito all'Articolo 3 del presente Accordo.
3. **"Partner Associati del FAB BLUE MED ":** sono considerati quegli stati limitrofi che hanno concluso un accordo con gli Stati membri BLUE MED, stabilendo termini e condizioni del loro impegno nelle attività del FAB nell'ambito del contesto normativo del Cielo Unico Europeo e del relativo acquis comunitario.
4. **"BLUE MED FAB Stati membri" o "Stati membri"**: si intendono gli Stati membri che hanno sottoscritto il presente accordo.
5. **"Blocco funzionale di spazio aereo BLUE MED " o " FAB BLUE MED "**: rappresenta il blocco funzionale di spazio aereo costituito dagli Stati membri sulla base del presente accordo.
6. **"Convenzione di Chicago" o "Convenzione ICAO":** indica la convenzione sull' aviazione civile internazionale, sottoscritta a Chicago il 7 dicembre 1944.
7. **"Coordinamento civile/militare"**: rappresenta la comunicazione tra le componenti civili e militari (umane e/o tecnologiche) necessaria ad assicurare un utilizzo sicuro, efficiente ed armonico dello spazio aereo.
8. **"Spazio aereo transfrontaliero"** s'intende una struttura di spazio aereo che si estende al di là dei confini nazionali e/o oltre i confini delle regioni di informazione di volo (FIR).

9. "**Traffico aereo operativo**": indica i voli che non rispettano le disposizioni per il traffico aereo generale e per il quale regole e procedure sono state specificate dalle autorità nazionali competenti.

10. **"Concetto Operativo"** di BLUE MED: è definito all'interno del documento "Concept of Operations" (D1.1a Edizione 1.1,22/12/2009), approvato dal BLUE MED Consiglio di Governo.
11. **"Aeromobile di Stato":** ha il significato assegnato allo stesso dall'Articolo 3 della Convenzione di Chicago.
12. **"Regione di Ricerca e Soccorso"** o "SRR" rappresenta un'area di dimensioni definite identificata all'interno dei piani di navigazione aerea regionali dell' Organizzazione Internazionale per l'Aviazione Civile (ICAO) associata ad un Centro di Coordinamento e Soccorso (RCC), all'interno della quale sono forniti i servizi di ricerca e soccorso o **"SRR".**
13. **"Normativa del Cielo Unico Europeo "** o "**normativa SES**": viene utilizzato come denominazione generica per le normative e le procedure applicative e direttive emanate dal Parlamento Europeo, il Consiglio e la Commissione nel quadro dell'iniziativa del Cielo Unico Europeo, includendo anche misure emanate dalla Commissione.
14. **"Territorio":** indica il suolo e le acque territoriali ed il relativo Spazio Aereo sotto la sovranità di uno Stato Membro in accordo alle leggi internazionali, ivi inclusa la Convenzione delle Nazioni Unite sulla "Law of the Sea" e la relativa normativa nazionale.

Articolo 2
Obiettivo dell'Accordo

1. Obiettivo del presente Accordo è la costituzione del blocco funzionale di spazio aereo BLUE MED in accordo alla normativa del Cielo Unico Europeo , nonché la predisposizione di regole e procedure per la sua implementazione.
2. Il presente Accordo non prevede la creazione di un'organizzazione con personalità legale internazionale.

Articolo 3
Estensione geografica ed applicabilità

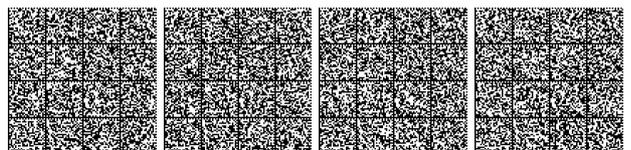
1. Le norme contenute nel presente Accordo si applicano agli spazi aerei relativi alle "regioni di informazioni di volo (FIR)" ed alle "regioni di informazioni di volo superiori (UIR)" assegnate agli Stati Membri dagli Accordi Regionali ICAO sulla Navigazione Aerea, come sotto identificati:

    - Athinai FIR;
    - Hellas UIR;
    - Nicosia FIR/UIR;
    - Milan FIR/UIR;
    - Rome FIR/ UIR;
    - Brindisi FIR/UIR; and
    - Malta FIR/UIR.

2. L'applicabilità del presente Accordo è da considerarsi fatto salvo ogni diritto ed obbligo degli Stati Membri nei confronti della Convenzione di Chicago così come nei confronti di ogni altro accordo internazionale vincolante.

Articolo 4
Requisiti di sovranità, sicurezza e difesa nazionale

1. Il presente Accordo è da considerarsi fatta salva la completa ed esclusiva sovranità che gli Stati Membri esercitano sugli spazi aerei sovrastanti il loro rispettivo territorio.

2. Le norme contenute nel presente Accordo si applicano fatto salvo ogni requisito nazionale inerente l'ordine pubblico, la pubblica sicurezza e gli interessi di difesa degli Stati Membri in relazione alle necessità di sicurezza e difesa nazionale.

3. Ogni stato Membro può applicare qualsiasi misura ritenuta appropriata, includendo il diritto di ordinare a qualsiasi aeromobile di liberare il proprio spazio aereo nazionale, con l'intento di salvaguardare interessi essenziali di sicurezza e difesa. Tuttavia gli Stati Membri si impegnano a mettere in campo ogni azione al fine di informare gli altri Stati Membri e di minimizzare l'impatto sulle operazioni del FAB.

Articolo 5
Blocco Funzionale di Spazio Aereo

Il FAB BLUE MED costituito con il presente Accordo ha come obiettivo il raggiungimento di livelli ottimali di capacità, efficienza e performance all'interno dello Spazio Aereo interessato, indipendentemente dai confini esistenti, nel rispetto della sicurezza, efficienza di costo e sostenibilità dell'impatto ambientale per la Rete Europea di Gestione del Traffico Aereo (EATMN).

Articolo 6
Impegni assunti dagli Stati Membri

Con l'intento di raggiungere gli obiettivi del FAB BLUE MED, gli Stati Membri si impegnano a cooperare e ad attivare misure adeguate, in conformità alle proprie procedure nazionali ed in linea con il presente Accordo, in particolare nei domini di seguito elencati:

(a) Organizzazione dello Spazio Aereo ;
(b) Gestione del Traffico Aereo;
(c) Servizi per la Navigazione Aerea;
(d) Cooperazione Civile/Militare;
(e) Armonizzazione di regole e procedure;
(f) Governo;
(g) Supervisione normativa;
(h) Politica di tariffazione;
(i) Prestazioni;
(j) Interoperabilità

Articolo 7
Organizzazione dello Spazio Aereo e Gestione del Traffico Aereo

1. Gli Stati Membri cooperano strettamente nella fornitura dei Servizi di Gestione dello Spazio Aereo e di Gestione dei Flussi di Traffico e fare un uso quanto più efficiente delle risorse e delle capacità disponibili nel FAB BLUE MED.

2. Gli Stati Membri si impegnano a designare congiuntamente lo Spazio Aereo del FAB BLUE MED identificato all'interno dell'Articolo 3. A tal fine, gli Stati Membri concordano di assicurare in particolare:

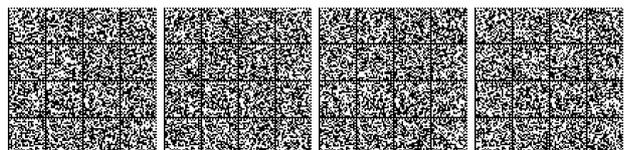
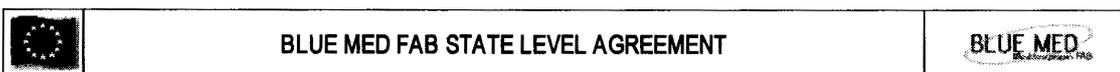
   (a) la progettazione delle strutture di spazio aereo interessate per facilitare la deframmentazione e la settorizzazione dinamica tenendo nella dovuta considerazione i processi collaborativi esistenti a livello di Rete Europea di Gestione del Traffico Aereo (EATMN);

   (b) lo sviluppo e l'approvazione di una politica BLUE MED per la progettazione di spazi aerei, in stretta cooperazione tra le autorità civili e militari ed in consultazione con tutti gli attori interessati, con particolare riferimento agli utenti aerea dello spazio aereo;

   (c) lo sviluppo, approvazione ed implementazione di un Piano di Sviluppo dello Spazio Aereo BLUE MED;

   (d) la valutazione delle modifiche dello spazio aereo che possano interessare le prestazioni a livello di FAB BLUE MED;

   (e) la costituzione coordinata di spazi aerei transfrontalieri all'interno del FAB BLUE MED

3. Nel fare questo gli Stati Membri, attraverso le strutture di Governo identificate, si interfacciano con la Funzione di Gestore della Rete a livello europeo in accordo alla normativa del Cielo Unico Europeo e seguendo le procedure previste in ambito ICAO.

4. Gli Stati Membri assicurano lo sviluppo e l'implementazione di una politica di gestione dello spazio aereo interessato a livello FAB BLUE MED, con l'intento di raggiungere un ottimale coordinamento dei flussi di traffico aereo.

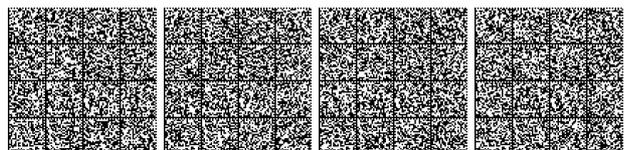
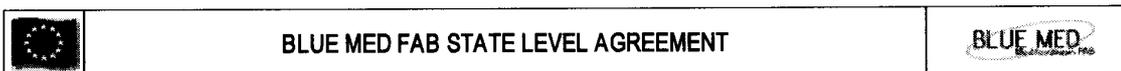
Articolo 8
Coordinamento e Cooperazione Civile / Militare

1. Gli Stati Membri cooperano a livello legale, operativo e tecnico per raggiungere e migliorare l'applicazione efficace e coerente del concetto di uso flessibile dello spazio aereo, in accordo con la normativa SES, le regole esistenti a livello nazionale e gli accordi internazionali vigenti, tenendo nella dovuta considerazione sia i requisiti civili che militari, nonché gli interessi di sicurezza e difesa.
2. Gli Stati Membri prendono tutte le misure necessarie al fine di assicurare che gli appropriati meccanismi di consultazione e coordinamento tra autorità civili e militari siano in vigore per ciò che riguarda la gestione dello spazio aereo sotto la propria responsabilità.
3. Tali misure sono basate su lettere di accordo tra autorità civili e militari e le unità di controllo del traffico aereo per una condotta sicura ed efficiente delle operazioni militari, dell'addestramento e delle esercitazioni, dell'accesso alle informazioni ed installazioni relative ai servizi di navigazione aerea, sempre che questo sia previsto dalla normativa nazionale, e può anche essere incluso un comitato civile militare per la gestione dello spazio aereo in comune.
4. Nel caso in cui vengano forniti servizi transfrontalieri all'interno dello spazio aereo interessato, gli stati Membri incoraggiare incoraggiano una stretta cooperazione tra i fornitori di servizi di navigazione aerea civili e militari.
5. Gli Stati Membri si adoperano per armonizzare le disposizioni civili e militari, al fine di facilitare la cooperazione civile/militare, in particolare nel campo della difesa e della sicurezza ATM.
6. Il presente Accordo non pregiudica il diritto di ogni Stato Membro soggetto alle pertinenti regole e procedure ICAO, di riservare o comunque organizzare specifici volumi di spazio aereo all'interno dello spazio aereo sotto la propria responsabilità, per l' uso esclusivo o specifico da parte degli utenti militari e/o degli aeromobili operanti come "Traffico aereo operativo".

Articolo 9
Servizi per la navigazione aerea

1. A norma dei termini e delle condizioni contenute nel presente Accordo, gli stati Membri si impegnano ad implementare il Concetto Operativo definito con il fine di facilitare una stretta cooperazione per la fornitura all'interno del FAB BLUE MED dei seguenti servizi per la navigazione aerea:
   (a) Servizi di Traffico Aereo (ATS);
   (b) Servizi di Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza (CNS);
   (c) Servizi Meteorologici (MET); e
   (d) Servizi di Informazioni Aeronautiche (AIS).
2. Gli Stati Membri incoraggiano una stretta cooperazione nella fornitura di servizi per la navigazione aerea e per l'utilizzo efficiente delle risorse e delle capacità disponibili all'interno del FAB BLUE MED.
3. Il presente Accordo dovrà essere applicato fatte salve le disposizioni o gli accordi relativi alla fornitura dei servizi del traffico aereo tra uno Stato Membro ed una terza parte, già esistenti prima della firma del presente Accordo. Tali accordi preesistenti vengono notificati al "BLUE MED Governing Board" contestualmente alla firma del presente Accordo.

Articolo 10
Designazione congiunta

1. Gli Stati Membri designano congiuntamente, utilizzando accordi scritti o intese equivalenti, i fornitori dei servizi del traffico aereo che forniranno i relativi servizi del traffico aereo all'interno delle porzioni di spazio a loro assegnate come rispettivi settori di competenza.
2. Gli Stati Membri si informano reciprocamente di ogni cambiamento che dovesse verificarsi in relazione a diritti ed obblighi dei fornitori dei servizi del traffico aereo designati a livello

nazionale ed a ogni possibile cambiamento in termini di certificazione o stato legale dei fornitori di servizio del traffico aereo designati.

3. Gli Stati Membri informano congiuntamente la Commissione Europea, il Comitato Cielo Unico e gli altri Stati Membri dell'Unione riguardo ogni decisione assunta sotto il presente Articolo concernente la designazione dei fornitori di servizi del traffico aereo.
4. I fornitori di servizi per la navigazione aerea autorizzati da parte di uno Stato Membro alla fornitura dei ANS senza la certificazione prevista dalla normativa Cielo Unico Europeo, dovranno essere notificati al Consiglio di Governo da parte dello Stato membro interessato.
5. Eventuali fornitori di servizi di traffico aereo non designati congiuntamente ai sensi del presente Articolo, sono notificati al Consiglio di Governo da parte dello Stato membro interessato.

Articolo 11
Servizi di Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza

1. Gli Stati Membri si adoperano per utilizzare sistemi tecnologici comuni ed interoperabili e per raggiungere uno sviluppo economicamente efficiente delle infrastrutture per la fornitura di Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza da parte dei fornitori di servizi per la navigazione aerea civile.
2. Gli accordi di interoperabilità tengono in considerazione i requisiti nazionali di sicurezza. Ogni cambiamento tecnologico che influenzi la prestazione dei servizi di navigazione aerea per l'aviazione militare è coordinato con le appropriate autorità militari dello Stato Membro interessato.

Articolo 12
Servizi di Informazioni Aeronautiche

Gli Stati Membri assicurano una stretta cooperazione tra i fornitori di servizi di informazioni aeronautiche e si adoperano per coordinare la fornitura di Servizi di Informazioni Aeronautiche nello spazio aereo interessato.

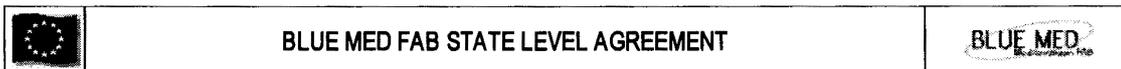
BLUE MED FAB STATE LEVEL AGREEMENT

Articolo 13
Servizi Meteorologici

1. Gli Stati Membri assicurano una stretta cooperazione tra I fornitori di servizi ed informazioni meteorologiche aeronautiche.

2. Ogni Stato Membro fornisce al "BLUE MED Governing Board" una lista di fornitori di servizi meteorologici designati in esclusiva o altrimenti autorizzati ai sensi della normativa sul Cielo Unico Europeo per la fornitura dei servizi Meteorologici all'interno dello spazio aereo sotto la propria responsabilità.

Articolo 14
Relazioni tra i fornitori designati per i servizi di traffico aereo ed i fornitori designati per i servizi meteorologici

1. Gli Stati Membri assicurano che i fornitori designati per i servizi di traffico aereo ed i fornitori designati per i servizi meteorologici stipulino accordi scritti o intese equivalenti che forniscano regole e procedure in modo da regolare la loro cooperazione, collaborazione e coordinamento nella fornitura dei servizi all'interno dello spazio interessato al fine di realizzare una maggiore cooperazione nel dominio ATM/ANS. Tali accordi od intese sono notificati al Consiglio di Governo.
2. Ogni accordo scritto o intesa equivalente riguardante servizi di traffico aereo e/o meteorologici transfrontalieri nello spazio interessato, è approvato dagli Stati Membri dopo consultazione con il "BLUE MED Governing Board". Una volta approvato, gli Stati Membri notificano l'accordo al "BLUE MED Governing Board".
3. Gli Stati Membri assicurano che ogni accordo scritto o intesa equivalente relativamente alla fornitura dei servizi di traffico aereo da parte di fornitori designati, al di fuori dello spazio aereo interessato con Paesi limitrofi, non abbia alcun impatto sul presente Accordo e sia notificato al Consiglio di Governo ed al Depositario.

Articolo 15
Armonizzazione

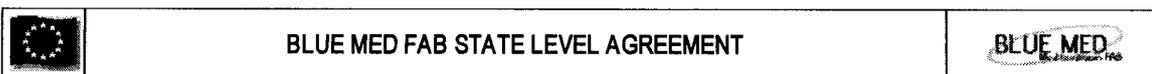
Gli Stati Membri, in linea con la normativa del Cielo Unico Europeo, si impegnano per armonizzare le regole e le procedure nazionali con l'obiettivo di raggiungere lo sviluppo e l'implementazione del Sistema di Gestione della Sicurezza del FAB BLUE MED, così come degli appropriati processi di supervisione in ambito di sicurezza. A tal proposito, gli Stati Membri lavorano con regolarità utilizzando ogni mezzo opportuno tramite i comitati degli ANSP e delle NSA.

Articolo 16
Tariffazione

1. Gli Stati Membri cercano di raggiungere la più ampia armonizzazione delle loro politiche nazionali di tariffazione per il traffico di rotta all'interno dello spazio aereo interessato, e si adoperano per concordare all'interno del Consiglio di Governo BLUE MED i principi comuni della politica di tariffazione in accordo alle norme rilevanti contenute nella normativa del Cielo Unico Europeo .

2. Con l'obiettivo di raggiungere la più ampia armonizzazione delle tariffe di rotta nello spazio aereo interessato, gli Stati Membri, all'interno del Consiglio di Governo BLUE MED, coordinano le politiche riguardanti i coefficienti unitari di rotta.

Articolo 17
Supervisione

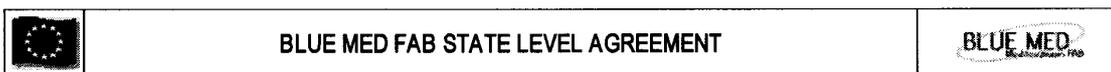
1. Gli Stati Membri riconoscono che ogni Autorità Nazionale di Supervisione istituita o nominata da ciascuno Stato Membro in accordo alla normativa Cielo Unico Europeo ed inserita all'interno dell' Allegato 1 del presente Accordo, svolge i compiti affidati alla stessa Autorità competente in accordo alla normativa Cielo Unico Europeo, assicurando

un'appropriata supervisione e controllo di sicurezza dei servizi di navigazione aerea forniti all'interno del FAB BLUE MED.

2. Gli Stati Membri promuovono e facilitano una stretta collaborazione tra le rispettive Autorità Nazionale di Supervisione sulle attività di supervisione dei servizi di navigazione aerea forniti all'interno del FAB BLUE MED nel contesto della normativa Cielo Unico Europeo e si fanno carico di facilitare la più ampia armonizzazione delle regole e procedure nazionali inerenti alla supervisione.
3. A tal fine, gli Stati Membri assicurano che le rispettive Autorità Nazionale di Supervisione concludano adeguati accordi scritti su qualsiasi argomento ritenuto necessario che rientri nella sfera delle proprie responsabilità.
4. L'accordo tra le Autorità Nazionale di Supervisione viene notificato al Consiglio di Governo.
5. Il comitato delle Autorità Nazionale di Supervisione si consulta periodicamente con il Comitato dei Fornitori di Servizi di Navigazione Aerea e, per ciò che concerne la cooperazione civile/militare ed il FUA, con il Gruppo di Coordinamento civile/militare, e riporta al Consiglio di Governo eventuali questioni di sicurezza emergenti.

Articolo 18
Prestazioni

Gli Stati Membri si impegnano a raggiungere una convergenza progressiva dei propri piani di prestazione nazionali, in conformità alla normativa del Cielo Unico Europeo .

Articolo 19
Consiglio di Governo

1. Con il presente Accordo viene costituito il "Consiglio di Governo BLUE MED" inteso come organo decisionale comune ai fini dell'implementazione, operatività e ulteriore sviluppo del presente Accordo e del FAB BLUE MED.
2. Il "Consiglio di Governo" è costituito dalle seguenti rappresentanze:

(a) **Membri con diritto di voto:**

un (1) rappresentante autorizzato per ogni Stato Membro. In aggiunta, ogni Stato Membro può designare, in maniera permanente o occasionale, un (1) rappresentante militare autorizzato. Ogni Stato ha la possibilità di esprimere un singolo voto; e

(b) **Membri senza diritto di voto:**

(i) un (1) rappresentante del Comitato delle Autorità Nazionali di Supervisione;

(ii) un (1) rappresentante del Comitato di Coordinamento Civile/Militare; and

(iii)un (1) rappresentante del Comitato dei Fornitori di Servizi alla Navigazione Aerea.

3. Su invito da parte del Consiglio di Governo BLUE MED, rappresentanti dei Partner Associati possono partecipare alle condizioni stabilite da specifici accordi sottoscritti dai singoli Partner Associati e dagli Stati Membri di BLUE MED, in accordo all'Articolo 34. I soggetti interessati possono partecipare in qualità di osservatori sulla base di un invito del Consiglio di Governo oppure a seguito dell'approvazione, da parte dello stesso Board, della loro richiesta di partecipazione.

Articolo 20
Competenze del "Consiglio di Governo"

Il "Consiglio di Governo" assicura l'esecuzione del presente Accordo ed il raggiungimento degli obiettivi del FAB BLUE MED, mantenendo da parte del FAB BLUE MED la conformità con il quadro normativo delineato dalla normativa del Cielo Unico Europeo. Al fine di soddisfare gli impegni assunti dagli Stati Membri con il presente Accordo, il Consiglio di Governo adotta ogni misura o decisione ritenuta opportuna su qualsiasi altra questione con l'intento di raggiungere gli obiettivi del presente Accordo e del FAB BLUE MED ed in particolare:

(a) adotta testi di accordi relativi alla designazione congiunta dei fornitori di servizi di traffico aereo e meteorologici per la presentazione, l'esame e l'approvazione degli Stati Membri;

(b) approva la politica comune del FAB BLUE MED per lo spazio aereo d'interesse ai sensi della normativa SES;

(c) approva le politiche concernenti i servizi alla navigazione aerea, i flussi del traffico aereo e la gestione della capacità, la gestione dello spazio aereo, la formazione e certificazione del personale e l'interoperabilità dei sistemi;

(d) identifica ogni misura ritenuta appropriata per supportare l'armonizzazione di regole e procedure nazionali concernenti i servizi alla navigazione aerea, i flussi del traffico aereo e la gestione della capacità, la gestione dello spazio aereo, la formazione e la certificazione del personale coinvolto, l'interoperabilità dei sistemi; e le regole dell'aria, includendo l'armonizzazione delle differenze notificate rispetto agli standard ICAO;

(e) propone modifiche al presente accordo e ai suoi allegati, fatte salve le disposizioni dell'Articolo 30;

(f) facilita cambiamenti futuri alla designazione congiunta dei fornitori di servizi di traffico aereo;

(g) supporta lo sviluppo di una completa ed ottimale cooperazione civile/militare sull'applicazione dell'uso flessibile dello spazio aereo;

(h) approva il piano di performance BLUE MED ed i relativi obiettivi di performance, a condizione che tale piano sia obbligatorio ai sensi della normativa SES;

(i) identifica ogni misura ritenuta adeguata per raggiungere la più ampia armonizzazione delle politiche nazionali di tariffazione per il traffico di rotta all'interno dello spazio aereo interessato;

(j) adotta e/o identificare le opportune misure richieste per sviluppare ed applicare i principi comuni che regolano la politica di tariffazione all'interno dello spazio aereo interessato;

(k) assicura lo sviluppo e l'implementazione di un Sistema di gestione della SIcurezza comune;

(l) assicura il coordinamento del FAB BLUE MED con i blocchi funzionali di spazio aereo adiacenti, includendo efficienti metodi d'interfacciamento;

(m) favorisce e facilita la cooperazione tra i fornitori di servizi di navigazione aerea con l'obiettivo del miglioramento delle loro prestazioni;

(n) assicura la consultazione con, e tra, i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo ed altri soggetti interessati, costituendo o modificando, ove ritenuto appropriato, i relativi meccanismi di consultazione;

(o) coordina le posizioni degli Stati Membri in riferimento all'applicazione degli accordi internazionali riguardanti, in particolare, il lavoro dell'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile, EUROCONTROL, la Commissione Europea e l'Agenzia Europea per la Sicurezza dell'Aviazione e le azioni congiunte nel campo della gestione del traffico aereo;

(p) identifica ogni misura richiesta per l'implementazione degli Accordi Associativi;

(q) valuta ogni proposta di conclusione del presente Accordo, in modo da sottoporre tali proposte all'approvazione degli Stati Membri;

(r) Assume ogni misura necessaria all'accesso oppure al recesso di uno Stato dal presente Accordo;

(s) facilita la conciliazione amichevole delle eventuali dispute tra Stati Membri con riferimento al presente Accordo;

(t) propone l'adozione di ogni misura necessaria a raggiungere e/o mantenere l'allineamento tra il presente Accordo ed ogni normativa inerente al Cielo Unico Europeo o relative regolamentazioni e standard, in caso di variazione di questi ultimi;

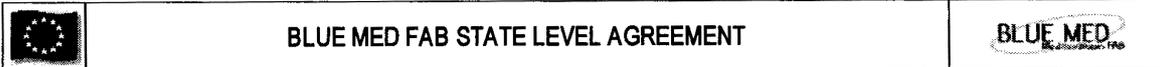
(u) adotta i propri termini di riferimento e le regole di procedura ed approva quelle adottate dai Comitati;

(v) costituisce comitati ad hoc e gruppi di lavoro per farsi assistere su tematiche specifiche, ed approva le loro proposte;

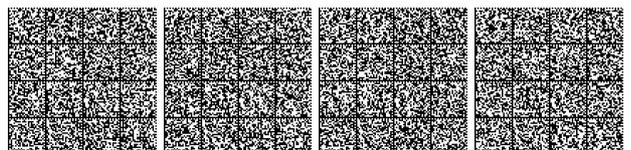
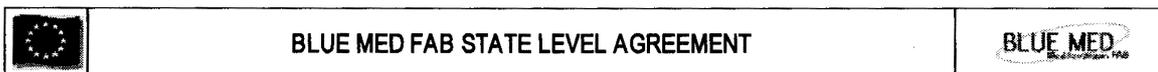
(w) costituisce ogni altro organo amministrativo o di gestione con il fine di assistere il "Consiglio di Governo" nelle operazioni di routine del FAB; e;

(x) sviluppa politiche strategiche riguardanti le relazioni esterne.

Articolo 21
Funzionamento del " Consiglio di Governo"

1. Il Consiglio di Governo al suo primo incontro, e successivamente a intervalli annuali, nomina un Presidente. La Presidenza del "Consiglio di Governo" viene attribuita a tutti gli Stati Membri sulla base di un principio di rotazione.

2. Le Decisioni del "Consiglio di Governo" essere sono adottate all'unanimità.
3. Il "Consiglio di Governo" adotta i propri termini di riferimento e regole di procedura inserendo, in particolare, per la convocazione delle riunioni, l'invio anticipato dell'agenda, la procedura di voto, inclusa la possibilità di prendere decisioni per corrispondenza. .
4. Il "Consiglio di Governo" si riunisce su invito del Presidente come e quando richiesto ed almeno due volte l'anno. Ogni Stato Membro è titolato a richiedere la convocazione di una riunione.
5. Un Segretariato Amministrativo viene essere costituito con il fine di assistere il "Consiglio di Governo" in tutte le tematiche di tipo amministrativo. I termini di riferimento e le regole di procedura di questo Segretariato Amministrativo sono adottate per decisione del "Consiglio di Governo".

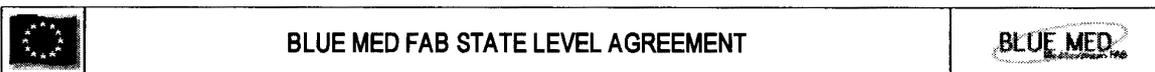
Articolo 22
Comitati

1. I seguenti Comitati vengono costituiti con il presente Accordo, con il fine di assistere il "Consiglio di Governo" nelle tematiche di rispettiva competenza:
   a) Comitato di coordinamento civile/militare (CMCC);
   b) Comitato delle Autorità Nazionali di Supervisione (NSAC); e
   c) Comitato dei Fornitori di Servizi di Navigazione Aerea (ANSPC).
2. I Membri dei diversi comitati sono esperti civili e/o militari nominati dagli Stati Membri.
3. I Comitati riferiscono direttamente al "Consiglio di Governo" a meno che non sia previsto diversamente dalle regole di procedura dello specifico Comitato o da una decisione specifica del "Consiglio di Governo". Altri partecipanti, inclusi gli esperti, possono partecipare ai Comitati in veste di osservatori su invito.
4. Il Comitato di Coordinamento Civile/Militare (CMCC) ha competenze in materia di cooperazione civile/militare e sull'applicazione dell'uso flessibile di spazio aereo, ed è composto da due rappresentanti, uno civile e l'altro militare, da parte di ogni Stato Membro.

5. Il Comitato delle Autorità Nazionali di Supervisione (NSAC) è composto da un rappresentante per ognuna delle Autorità Nazionali di Supervisione degli Stati Membri ed ha competenza su temi provenienti dalla pertinente normativa SES e su ogni altra attività assegnata al Comitato dal “Governing Board”.
6. Il Comitato dei Fornitori di Servizi alla Navigazione Aerea (ANSPC) è composto da un rappresentante per ogni Fornitore dei Servizi di Navigazione Aerea congiuntamente designato da ogni Stato Membro ai sensi dell’Articolo 10 del presente Accordo. Il Comitato ha competenza sulle tematiche contenute nella normativa SES e su ogni altra attività assegnatagli dal Consiglio di Governo.
7. A meno che diversamente specificato all’interno del presente Accordo, le proposte del ANSPC sono poste all’attenzione del NSAC e del CMCC, secondo la competenza, al fine di ottenere considerazioni e possibili raccomandazioni al Consiglio di Governo.
8. Ogni Comitato trasmette i propri termini di riferimento e regole di procedura, che ne disciplinano il funzionamento, al Consiglio di Governo per l’approvazione.

Articolo 23
Emergenze

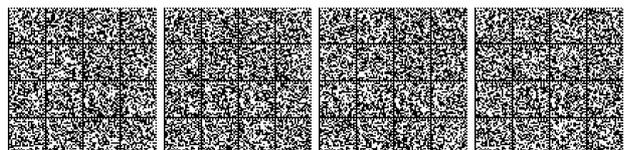
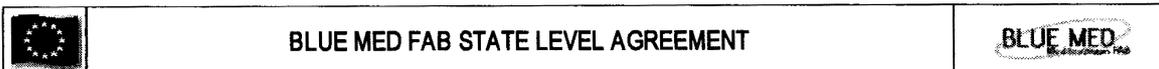
Gli Stati Membri provvedono affinché piani coordinati vengano sviluppati all’interno del FAB BLUE MED nel rispetto dei pertinenti allegati alla Convenzione di Chicago e tenendo in debita considerazione gli eventuali accordi civili/militari esistenti.

Articolo 24
Ricerca e Soccorso

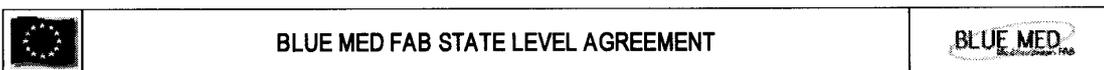
1. Operazioni di Ricerca e Soccorso, in riferimento ad inconvenienti ed incidenti sul territorio di ogni Stato Membro ed all’interno dello spazio aereo sotto la propria responsabilità secondo l’Accordo Regionale sulla Navigazione Aerea ICAO, sono condotte sotto il coordinamento delle autorità competenti dello stesso Stato Membro.

2. Nel caso di operazioni di Ricerca e Soccorso transfrontaliere, che coinvolgano due o più parti del presente Accordo, gli Stati Membri si impegnano a cooperare e coordinare le operazioni di Ricerca e Soccorso.

Articolo 25
Responsabilità Civile

1. All'interno dello spazio aereo interessato, uno Stato Membro (di seguito "Stato Membro interessato") si impegna a rifondere ogni danno causato da un evento, conseguenza della fornitura di servizi transfrontalieri, nel caso in cui tale evento:
    a) sia occorso all'interno dello spazio aereo sovrastante il proprio territorio o sotto la propria responsabilità, in accordo alle regole ICAO; e
    b) a conclusione di un appropriato procedimento giudiziario, sia stato definitivamente stabilito che tale danno è stato causato per colpa di un fornitore di servizi di navigazione aerea (di seguito identificato come "il fornitore dei servizi alla navigazione aerea operante") designato in conformità con l'Articolo 9, o da parte di un suo rappresentante od ogni altro individuo operante in sua vece che non sia il fornitore, la cui sede principale di operazioni sia collocata all'interno del territorio dello Stato Membro interessato.
2. Nessuna azione diretta può essere intrapresa verso il fornitore dei servizi alla navigazione aerea operante o verso un suo rappresentante od ogni altro individuo che agisca in sua vece.
3. Il diritto di indennizzo descritto all'interno del paragrafo (1) e' considerato estinto se un'azione non viene intrapresa entro un periodo di due anni a decorrere dalla data del definitivo pronunciamento giudiziale, come descritto nel paragrafo (4).
4. L'indennizzo identificato nel paragrafo (1) può essere richiesto solamente in caso di danno che non sia già stato oggetto di indennizzo sulla base di un definitivo pronunciamento giudiziale, in accordo a specifiche normative e leggi nazionali o internazionali. Una decisione è considerata definitiva nel caso che contro la stessa non possa essere più esperita alcuna impugnazione in accordo alle leggi e regolamentazioni nazionali e internazionali.

5. Le richieste di indennizzo identificate nel paragrafo (1) sono trattate con lo Stato Membro interessato. La richiesta è considerata e regolata dall'autorità competente in accordo alle pertinenti leggi e regolamentazioni nazionali dello Stato Membro interessato. Nel caso in cui sulla richiesta in oggetto non venga raggiunto alcun consenso, la disputa viene regolata dalla corte competente dello Stato Membro interessato, in accordo alle proprie leggi e regolamentazioni nazionali.
6. Il fornitore dei servizi alla navigazione aerea operante rimborsa allo Stato Membro interessato qualsiasi indennizzo pagato o costi sostenuti a fronte di un danno causato da un proprio errore o da un errore procurato da un proprio rappresentante o da ogni altro individuo che agisca in sua vece.
7. Lo Stato Membro del fornitore dei servizi alla navigazione aerea operante assicura l'effettiva applicazione dei propri obblighi e, in caso di inadempimento del fornitore dei servizi alla navigazione aerea operante, garantisce alla prima richiesta il rimborso allo Stato Membro interessato.
8. In caso di disputa riguardante il rimborso previsto dal paragrafo (7), lo Stato Membro interessato è titolato a riportare tale disputa con lo Stato Membro del fornitore dei servizi alla navigazione aerea operante, in regime di arbitrato, utilizzando le "Regole opzionali per l'arbitrato di dispute tra due Stati della Corte Permanente di Arbitrato". Il tribunale arbitrale applica le leggi ed i regolamenti dello Stato Membro interessato.
9. Nulla all'interno del presente Accordo vincola lo Stato Membro interessato e lo Stato Membro del fornitore dei servizi alla navigazione aerea operante, dal concordare una divisione dei costi risultanti da un danno così come identificato all'interno dell'Articolo 24 (2).
10. Nulla all'interno del presente Accordo influenza la possibilità per uno Stato Membro o per il fornitore dei servizi alla navigazione aerea operante, di ricorrere a propria volta contro un altro individuo o altre entità operative.
11. Gli Stati Membri provvedono ad informarsi vicendevolmente alla ricezione di ogni informazione riguardante ogni richiesta di cui all'Articolo 24 (2) e non appena una richiesta viene definitivamente assolta.
12. I fornitori dei servizi del traffico aereo designati come da Articolo 14 del presente Accordo mantengono un'adeguata copertura per le responsabilità derivanti dal presente Accordo, in modo da rendere operativi gli obblighi a loro assegnati all'interno del paragrafo (7) concernenti il rimborso dello Stato Membro interessato.

13. L'applicazione del presente Articolo avviene senza pregiudizio degli accordi internazionali relativi a danno causato dalle Forze Armate di uno Stato Membro nel territorio di un altro Stato Membro.
14. Il presente Articolo sostituisce ogni norma che governi la responsabilità in ogni esistente accordo bilaterale tra due Stati Membri riguardante la fornitura di servizi di traffico aereo.

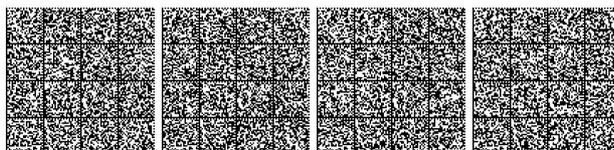
Articolo 26
Investigazione di incidenti ed inconvenienti gravi

1. Nell'eventualità di un incidente o di un inconveniente grave, in accordo alla Convenzione di Chicago, che si manifesta nello spazio aereo al di sopra del territorio di uno Stato Membro o sotto la sua responsabilità in accordo alle regole ICAO (riferito nel seguito come "lo Stato Membro in cui si manifesta l'evento") e controllato da un fornitore di servizi alla navigazione aerea diverso dal fornitore il cui principale luogo di operazioni è collocato nel territorio dello Stato Membro in cui l'evento si è sviluppato (riferito nel seguito come "Il fornitore dei servizi alla navigazione aerea operante"), lo Stato Membro del fornitore dei servizi alla navigazione aerea operante dovrà notificare tale evento senza ritardo e con i mezzi più appropriati alle autorità competenti dello Stato Membro in cui l'evento si è manifestato. La notifica dovrà avere lo stesso contenuto previsto per la notifica dell'Annesso 13 della Convenzione di Chicago.
2. Su richiesta, allo stato Membro in cui l'evento si è manifestato o allo Stato che conduce l'investigazione in accordo all'Annesso 13 della Convenzione di Chicago, sono forniti, ed è consentito l'accesso al materiale necessario da parte di ogni fornitore di servizi alla navigazione aerea interessato e di ogni autorità competente dello Stato Membro in modo da permettere la conduzione di un'investigazione sull'incidente o sull' inconveniente grave. Lo Stato Membro del fornitore dei servizi alla navigazione aerea operante garantisce allo Stato che conduce l'investigazione, in accordo alla propria normativa nazionale, accesso a locali, strutture, materiali, personale, documentazione o qualsiasi altra informazione sul fornitore dei servizi alla navigazione aerea operante e delle autorità competenti. Le informazioni fornite non sono rese pubbliche e non sono utilizzate per fini diversi dall'inchiesta di sicurezza.
3. Lo Stato Membro del fornitore dei servizi alla navigazione aerea operante ha l'opportunità di nominare un rappresentante accreditato che prenda parte all'investigazione.

4. Ogni Stato Membro che su richiesta dello Stato che conduce l'investigazione abbia fornito informazioni o accesso verso le proprie autorità competenti o fornitori di servizi alla navigazione aerea, ha la possibilità di nominare un rappresentante accreditato al fine di partecipare all'investigazione come previsto dall'Annesso 13 ICAO e dalla relativa normativa comunitaria e nazionale. Le autorità competenti dello Stato che conducono l'investigazione consegnano la propria relazione finale di indagine nella lingua dello stato, assieme ad una traduzione in lingua inglese, unitamente ad ogni raccomandazione di sicurezza che scaturisca dall'investigazione, alle autorità competenti dello Stato Membro del fornitore dei servizi alla navigazione aerea operante, così come, su richiesta, agli altri Stati Membri ed al BLUE MED Consiglio di Governo.
5. Il presente Articolo sostituisce ogni norma che regoli l'investigazione su incidenti o inconvenienti gravi in ogni accordo bilaterale esistente tra due Stati Membri in relazione alla fornitura dei servizi del traffico aereo.

Articolo 27
Segnalazione di inconvenienti e diffusione delle informazioni

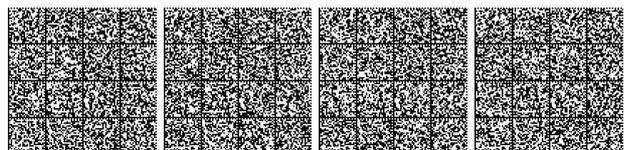
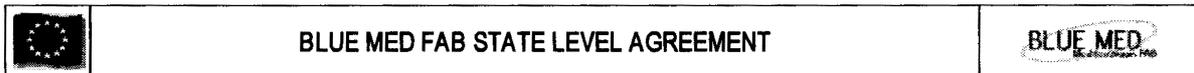
1. Tutti gli Stati Membri dispongono di adeguati meccanismi di segnalazione degli inconvenienti, in conformità con la normativa internazionale ed europea.
2. Gli Stati Membri assicurano che le informazioni riguardanti la sicurezza in BLUE MED vengano riportate, collezionate, protette, scambiate e diffuse in maniera adeguata.
3. Il solo obiettivo della segnalazione di eventi è per la prevenzione di incidenti od inconvenienti e non l'attribuzione di responsabilità o colpa.

Articolo 28
Accesso di uno Stato al presente Accordo

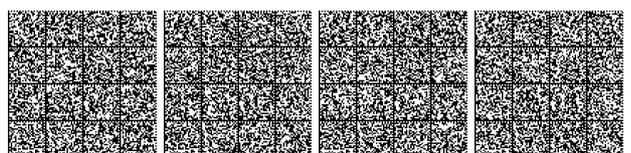
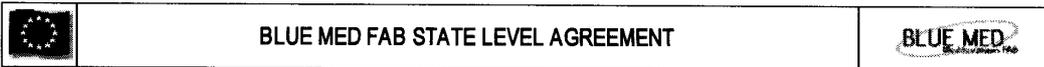
1. Il presente Accordo è aperto all'Accesso da parte di ogni Stato, a condizione che lo spazio aereo sotto la propria responsabilità, in conformità con gli Accordi Regionali ICAO sulla Navigazione Aerea, sia adiacente allo spazio aereo del FAB BLUE MED identificato nell'Articolo 3 del presente Accordo.
2. Ogni Stato che desideri diventare parte del presente Accordo e del FAB BLUE MED, presenta al Consiglio di Governo BLUE MED una richiesta di accesso.

3. Il Consiglio di Governo procede con la valutazione della domanda, in accordo ai requisiti del FAB ed in linea con la normativa Cielo Unico Europeo e relativo acquis comunitario. A condizione che lo Stato richiedente già attui pienamente la normativa SES ed il relativo acquis comunitario, il Consiglio di Governo potrà fornire parere positivo sulla domanda di cui al paragrafo 2, in base agli Articoli 20 e 21 del presente Accordo.
4. A seguito del parere positivo fornito dal BLUE MED Consiglio di Governo in merito alla richiesta di accesso menzionata nel paragrafo (2), lo Stato proponente e gli Stati Membri del FAB BLUE MED siglano un accordo che descriva le condizioni di accesso ed ogni cambiamento eventualmente necessario al presente Accordo. L'accordo di accesso, ed ogni cambiamento al presente Accordo, dovranno sono sottoposti alla ratifica di tutti gli Stati Membri, in conformità ai rispettivi requisiti costituzionali. Fatta salva la possibilità di prevedere l'applicazione provvisoria di tale accordo di accesso durante il processo di ratifica, tali accordi hanno effetto dopo un periodo di transizione proposto dal BLUE MED Consiglio di Governo.
5. L'accesso di uno Stato al presente Accordo è comunicato da parte del Consiglio di Governo ai partner associati, all'ICAO, alla Commissione Europea ed al Depositario identificato nell'Articolo 37 del presente Accordo.
6. Il Consiglio di Governo BLUE MED deve adottare o, eventualmente proporre agli Stati Membri, l'adozione di tutte le misure necessarie richieste dal predetto accesso.

Articolo 29

Recesso di uno Stato Membro dal presente Accordo

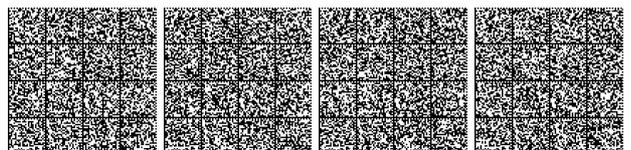
1. Ogni Stato Membro può in ogni momento recedere dal presente Accordo, notificando per iscritto la propria intenzione di recesso dal presente Accordo al Consiglio di Governo BLUE MED ed al Depositario.
2. Il recesso di uno Stato Membro non esenta lo stesso Stato dagli obblighi di conformità con il paragrafo 5 di questo Articolo e con l'Articolo 32 del presente Accordo.
3. Il recesso diviene effettivo dopo un anno dalla data in cui la notifica è stata ricevuta da parte del Depositario.

4. Il Consiglio di Governo BLUE MED deve prendere ogni misura ritenuta adeguata in relazione alla predetta richiesta di recesso.
5. Lo Stato Membro che recede deve sostenere i costi sostenuti dagli altri Stati Membri come risultato dello stesso recesso. Le conseguenze finanziarie risultanti direttamente dal recesso sono essere determinate tramite un accordo specifico concluso tra lo Stato che recede e gli altri Stati Membri.
6. Il recesso di uno Stato dal presente Accordo è comunicato ai Partner Associati, all'ICAO, alla Commissione Europea ed al Depositario.

Articolo 30
Variazioni al presente Accordo

1. Ogni Stato Membro può proporre una modifica al presente Accordo sottoponendo una proposta di variazione al Consiglio di Governo BLUE MED.
2. Ogni variazione al presente Accordo è approvata all'unanimità dagli Stati Membri su proposta del Consiglio di Governo BLUE MED e viene proposta per la ratifica da parte di tutti gli Stati Membri in accordo ai rispettivi requisiti costituzionali.
3. Ogni variazione al presente Accordo entra in vigore novanta (90) giorni dopo il deposito dell'ultimo strumento di ratifica presso il Depositario.
4. In deroga a quanto precedentemente esposto, gli Allegati al presente Accordo sono modificati tramite accordo unanime di tutti gli Stati Membri e vengono successivamente notificati al Consiglio di Governo. Una variazione ad un Allegato entrerà in vigore quindici (15) giorni dopo la ricezione da parte del Consiglio di Governo della notifica di tutti gli Stati Membri.
5. Ogni variazione al presente Accordo o ai suoi Allegati è comunicata ai Partner Associati, all'ICAO, alla Commissione Europea ed al Depositario.

Articolo 31
Risoluzione dell'Accordo

1. Gli Stati Membri possono decidere all'unanimità di risolvere in ogni momento il presente Accordo.
2. La risoluzione viene realizzata attraverso una dichiarazione scritta da tutti gli Stati Membri al Depositario, nella quale si indica la risoluzione del presente Accordo in una data specifica da concordare tra gli Stati Membri.
3. Gli Stati Membri determinano e allocano congiuntamente e i costi risultanti da tale risoluzione.
4. La risoluzione del presente Accordo è comunicata dal Consiglio di Governo ai Partner Associati, all'ICAO, alla Commissione Europea ed al Depositario.

Articolo 32
Sospensione dell' Accordo

1. Ogni Stato Membro ha il diritto di sospendere immediatamente l'applicazione del presente Accordo, o parte dello stesso, per salvaguardare l'ordine pubblico nazionale, gli interessi di sicurezza e difesa nazionale e/o in caso di conflitti e tensioni internazionali.
2. Tale decisione è immediatamente notificata per iscritto al Consiglio di Governo BLUE MED, ai Partner Associati, all'ICAO, alla Commissione Europea ed al Depositario.
3. Lo Stato Membro che sospende l'applicazione del presente Accordo fa' tutto il possibile per terminare la sospensione non appena possibile, e notifica immediatamente agli altri Stati Membri quando la sospensione può considerarsi terminata.
4. Lo Stato Membro che sospende l'applicazione del presente Accordo, o parte dello stesso, in linea di principio sostiene i costi direttamente risultanti dalla sospensione dello stesso Accordo. Questi costi sono determinati in un accordo specifico concluso tra lo Stato Membro che sospende il presente Accordo e gli altri Stati Membri.
5. Il Consiglio di Governo BLUE MED prende ogni misura ritenuta appropriata, richiesta dalla sospensione sopramenzionata.
6. Nel caso in cui gli Stati Membri decidano congiuntamente di sospendere il presente Accordo in un qualsiasi momento tramite dichiarazione scritta, per salvaguardare l'ordine pubblico, gli interessi di sicurezza e difesa nazionale e/o in caso di conflitti e tensioni

BLUE MED FAB STATE LEVEL AGREEMENT

internazionali, gli stessi lo notificano immediatamente per iscritto ai Partner Associati, all'ICAO, alla Commissione Europea ed al Depositario.

Articolo 33
Risoluzione delle dispute

1. Ogni disputa che insorga tra gli Stati Membri riguardante l'interpretazione o l'applicazione di una norma contenuta nel presente Accordo, includendo la sua esistenza, validità o conclusione, che non possa essere risolta per via amichevole, all'interno di un periodo di sei (6) mesi dalla prima comunicazione scritta da parte di uno Stato Membro agli altri Stati interessati attraverso negoziazioni e consultazioni diplomatiche dirette tra gli Stati Membri interessati, è indirizzata al Consiglio di Governo.
2. Nel caso in cui la disputa non possa essere risolta tramite l'intervento del Consiglio di Governo BLUE MED entro tre (3) mesi dalla sua comunicazione allo stesso Board, gli Stati Membri interessati sono titolati ad indirizzare la disputa all'arbitrato come previsto dalle "Regole opzionali per le dispute di arbitrato tra due Stati, della Corte Permanente di Arbitrato", ad eccezione delle dispute derivanti dall'applicazione degli articoli 28 e 34.
3. I costi di arbitrato, includendo le tasse e le spese previste per lo stesso, sono sostenute dagli Stati Membri partecipanti alla procedura di arbitrato e sono ripartiti tra loro dalla Corte Permanente.
4. Le decisioni del tribunale di arbitrato sono vincolanti per gli Stati Membri che sono parte in causa nella disputa.

Articolo 34
Partner Associati BLUE MED

1. Uno Stato che desideri diventare un Partner Associato del FAB BLUE MED presenta un'apposita richiesta al Consiglio di Governo BLUE MED.
2. Il Consiglio di Governo procede con la valutazione in accordo ai requisiti del FAB, sulla base del livello di adozione dell'impianto normativo del Cielo Unico Europeo e del relativo acquis comunitario da parte dello Stato richiedente.
3. In caso di parere positivo da parte del Consiglio di Governo del FAB BLUE MED riguardo alla richiesta menzionata al paragrafo 1, in conformità agli Articoli 20 e 21, è siglato uno specifico accordo di associazione tra lo Stato richiedente e gli Stati Membri del FAB BLUE

MED, che determini i diritti ed i doveri dello specifico Partner Associato e che entra in vigore come contestualmente concordato. L'accordo di associazione è sottoposto alla ratifica degli Stati Membri e dello stesso richiedente, in accordo ai rispettivi requisiti costituzionali.

4. L'accordo di associazione di uno Stato al FAB, la sua modifica o la sua conclusione, è essere comunicato da parte del Consiglio di Governo all'ICAO, alla Commissione Europea ed al Depositario .
5. Il Consiglio di Governo BLUE MED identifica tutte le misure e le condizioni ritenute necessarie per tale associazione.

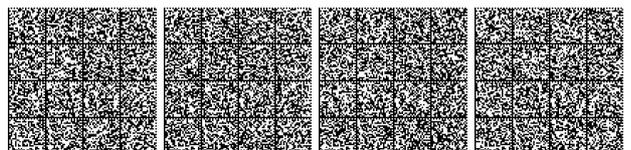
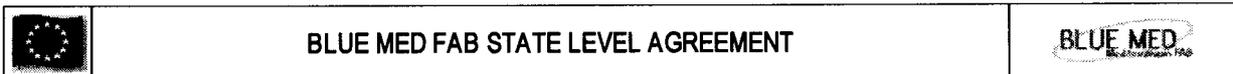
Articolo 35
Costi per l'implementazione del FAB BLUE MED

Solamente i costi comuni per il funzionamento del FAB sono sostenuti collettivamente e sono determinati dal Consiglio di Governo.

Articolo 36
Registrazione ICAO

Il presente Accordo ed ogni variazione successiva o modifica allo stesso, è essere registrato con l'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile in accordo a quanto contenuto all'interno dell'Articolo 83 della Convenzione di Chicago.

Articolo 37
Depositario

1. Il Governo italiano ha il ruolo di Depositario del presente Accordo e dei suoi Allegati e ne conserva copia ufficiale.

2. Copia originale di ogni strumento di ratifica, recesso, conclusione o sospensione del presente Accordo e dell'accesso o del recesso di Partner Associati, è conservata dal Depositario.

3. Il Depositario:

   a) Informa gli Stati Membri di:

      i. Ogni deposito di un documento di ratifica o di accesso con la data dello stesso;

      ii. La data di entrata in vigore del presente Accordo;

      iii. L'accettazione ed entrata in vigore di ogni variazione al presente Accordo;

      iv. Ogni richiesta da parte di uno Stato di accesso al presente Accordo; e

      v. Ogni recesso da parte di uno Stato Membro dal presente Accordo;

   b) Registra il presente Accordo ed ogni variazione successiva con l'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile ed informa la Commissione Europea della data di entrata in vigore del presente Accordo e di ogni variazione successiva;

   c) Informa l'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile e la Commissione Europea di:

      i. Ogni accesso o ogni recesso dal presente Accordo con la data dello stesso; e

      ii. La sospensione o la conclusione del presente Accordo con la data dello stesso;

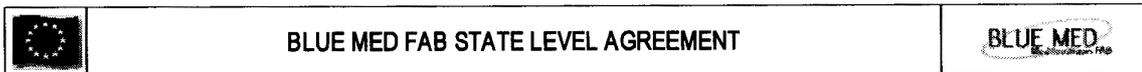
   d) Trasmette copie certificate del presente Accordo a tutti gli Stati Membri; e

   e) Svolge ogni altra funzione abituale per i Depositari.

Articolo 38

Entrata in vigore

Il presente Accordo entra in vigore trenta (30) giorni dopo il deposito dell'ultimo strumento di ratifica presso il Depositario.

	BLUE MED FAB STATE LEVEL AGREEMENT	BLUE MED

In fede, i sottoscritti, debitamente autorizzati hanno firmato questo Accordo in nome dei loro rispettivi Governi.

Fatto a Limassol (Cipro) il giorno 12 del mese di ottobre dell'anno 2012

....

Sua Eccellenza, Mario Ciaccia

Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti della Repubblica Italiana

....

Sua Eccellenza, Efthymios Flourentzou

Ministro delle Comunicazioni e dei Lavori della Repubblica di Cipro

....

Sua Eccellenza, Kostas Hatzidakis

Ministro dello Sviluppo, Competitività, Infrastrutture, Trasporti e Reti della Repubblica di Grecia

....

Sua Eccellenza, Austin Gatt

Ministro delle Infrastrutture, Trasporti e Comunicazioni della Repubblica Malta

	BLUE MED FAB STATE LEVEL AGREEMENT	

Allegato 1
Lista delle Autorità Nazionali di Supervisione BLUE MED

Cipro:

National Supervisory Authority for Air Navigation Services,
Department of Civil Aviation,
Ministry of Communications and Works of the Republic of Cyprus,
27, Pindarou str.
Nicosia, CYPRUS 1429

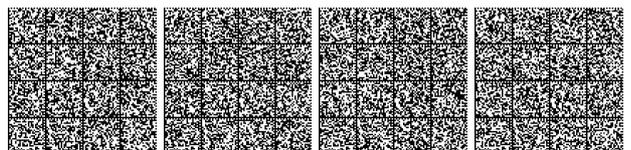
Grecia:

Hellenic Air Navigation Supervisory Authority
29th , Third Street
16777 Hellinikon
Greece
Tel: +30 2108984104
Fax: +30 2109680229

Italia:

ENAC-Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
Presidenza e Direzione Generale
Viale del Castro Pretorio, 118
00 185 ROMA
ITALIA
Tel: +39 06 44596300/44596310
Fax: +39 06 44596 301/44596311

Malta:

National Supervisory Authority (Air Navigation Services)
Civil Aviation Directorate
Gate 1, Malta International Airport
Luqa LQA 3000
MALTA

LAVORI PREPARATORI

Senato della Repubblica (atto n.1315):

Presentato dal Ministro degli Affari esteri (Bonino), dal Ministro delle infrastrutture e trasporti (Lupi) e dal Ministro per gli affari europei (Moavero Milanesi) (Governo Letta I), in data 14 febbraio 2014.

Assegnato alla 3ª Commissione (affari esteri, emigrazione), in sede referente, il 28 febbraio 2014 con pareri delle Commissioni 1ª, 2ª, 4ª, 5ª, 8ª, 10ª e 14ª.

Esaminato dalla 1ª Commissione, in sede referente, il 5 marzo 2014 e il 2 aprile 2014.

Esaminato in Aula e approvato il 3 aprile 2014.

Camera dei deputati (atto n. 2280):

Assegnato alla III Commissione (affari esteri e comunitari), in sede referente, l'8 aprile 2014 con pareri delle Commissioni I, II, IV, V, IX e XIV.

Esaminato dalla III Commissione, in sede referente, il 9, 15 e 24 aprile 2014; il 7 maggio 2014.

Esaminato in Aula il 4 e 9 giugno 2014 e approvato il 12 giugno 2014.

14G00101

Loredana Colecchia, *redattore* Delia Chiara, *vice redattore*

(WI-GU-2014-SOL-007) Roma, 2014 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.

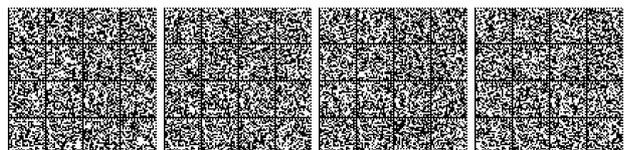
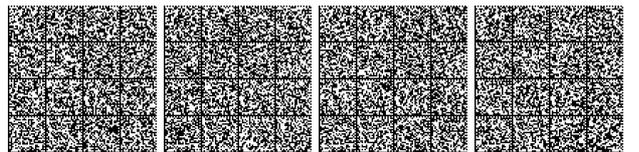
MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

- **— presso l'Agenzia dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. in ROMA, piazza G. Verdi, 1 - 00198 Roma ☎ 06-85082147**
- **— presso le librerie concessionarie riportate nell'elenco consultabile sui siti www.ipzs.it e www.gazzettaufficiale.it.**

L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato
Direzione Marketing e Vendite
Via Salaria, 1027
00138 Roma
fax: 06-8508-3466
e-mail: informazioni@gazzettaufficiale.it

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando i dati fiscali (codice fiscale e partita IVA, se titolari) obbligatori secondo il DL 223/2007. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.

GAZZETTA UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

CANONI DI ABBONAMENTO (salvo conguaglio)
validi a partire dal 1° OTTOBRE 2013

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

		CANONE DI ABBONAMENTO	
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:		
	*(di cui spese di spedizione € 257,04)**	- annuale	€ **438,00**
	*(di cui spese di spedizione € 128,52)**	- semestrale	€ **239,00**
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale:		
	*(di cui spese di spedizione € 19,29)**	- annuale	€ **68,00**
	*(di cui spese di spedizione € 9,64)**	- semestrale	€ **43,00**
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della UE:		
	*(di cui spese di spedizione € 41,27)**	- annuale	€ **168,00**
	*(di cui spese di spedizione € 20,63)**	- semestrale	€ **91,00**
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali:		
	*(di cui spese di spedizione € 15,31)**	- annuale	€ **65,00**
	*(di cui spese di spedizione € 7,65)**	- semestrale	€ **40,00**
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:		
	*(di cui spese di spedizione € 50,02)**	- annuale	€ **167,00**
	*(di cui spese di spedizione € 25,01)**	- semestrale	€ **90,00**
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, e dai fascicoli delle quattro serie speciali:		
	*(di cui spese di spedizione € 383,93)**	- annuale	€ **819,00**
	*(di cui spese di spedizione € 191,46)**	- semestrale	€ **431,00**

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A ed F comprende gli indici mensili

CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **56,00**

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI
(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita:	serie generale	€ 1,00
	serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo serie speciale, *concorsi*, prezzo unico	€ 1,50
	supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€ 6,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

PARTE I - 5ª SERIE SPECIALE - CONTRATTI PUBBLICI

*(di cui spese di spedizione € 129,11)**	- annuale	€ **302,47**
*(di cui spese di spedizione € 74,42)**	- semestrale	€ **166,36**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II

*(di cui spese di spedizione € 40,05)**	- annuale	€ **86,72**
*(di cui spese di spedizione € 20,95)**	- semestrale	€ **55,46**

Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,01 (€ 0,83 + IVA)

Sulle pubblicazioni della 5° Serie Speciale e della Parte II viene imposta I.V.A. al 22%.

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo		€ **190,00**
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni - SCONTO 5%		€ **180,50**
Volume separato (oltre le spese di spedizione)	€ 18,00	

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero i prezzi di vendita (in abbonamento ed a fascicoli separati) anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi anche ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli, vengono stabilite, di volta in volta, in base alle copie richieste. Eventuali fascicoli non recapitati potrannno essere forniti gratuitamente entro 60 giorni dalla data di pubblicazione del fascicolo. Oltre tale periodo questi potranno essere forniti soltanto a pagamento.

N.B. - La spedizione dei fascicoli inizierà entro 15 giorni dall'attivazione da parte dell'Ufficio Abbonamenti Gazzetta Ufficiale.

RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI COMMERCIALI APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO

* tariffe postali di cui alla Legge 27 febbraio 2004, n. 46 (G.U. n. 48/2004) per soggetti iscritti al R.O.C.